LA STORIA DEL CIRCOLO VELICO RAVENNATE

Circolo Velico 70 Ravennate

MSC

CVR

70 ANNI DI PASSIONE

Il Circolo Velico Ravennate è uno dei più prestigiosi sodalizi velici d'Italia. E' nato nel 1949 per volere di un gruppo di appassionati di mare, poco dopo le devastazioni della seconda guerra mondiale e con tutta la voglia di ricostruzione che animava la nazione. Ravenna e il suo porto erano in una zona difficile, che era stata attraversata da un fronte di guerra e la sua fondazione era un progetto di rinascita che definiva la volontà di chiudere con un recente passato doloroso. Il fiume Reno, poco più a nord, infatti era stato uno dei confini che le armate tedesche avevano cercato di tenere nella loro ritirata e tutta la zona è stata teatro di compromessi difficili tra guerriglie e battaglie.

Nel corso di questi 70 anni di attività il Circolo Velico Ravennate ha conquistato una dimensione nazionale, ed è stato importante per lo sviluppo non solo dello sport della vela, ma anche della città, del porto, del territorio. E' divenuto un fondamentale centro Federale di preparazione allo sport, sede di zona, scuola vela e centro nazionale di match race. Ha organizzato eventi di grande importanza, ha allenato atleti che si sono fatti onore sui campi di regata più importanti: America's Cup, Olimpiadi, Whitbread Round The World Race, Admiral's Cup.

Qui abbiamo raccolto i ricordi, le foto, le parole degli uomini, i trofei, come si fa sempre in queste occasioni. Non per nostalgia o retorica, piuttosto per conservare basi solide per nuovi progetti, nuove vittorie,
nuove barche, nuovo mare.

Zhik

50 ANNI CON IL CVR

La mia ammissione al Circolo Velico data 1970: sono stati finora cinquant'anni in prima linea, impegnato in diversi ruoli, fino a diventarne orgogliosamente presidente. Tutte le mie barche sono sempre state ormeggiate alla banchine del circolo. Devo confessare che non vengo da una scuola completa, non ho mai praticato regate con le derive. Ho addirittura iniziato con i motoscafi: prima un DC 9 e poi un DC 10 di Dellapasqua. Poi ho saltato tutta la fase di apprendistato e sono arrivato sui cabinati. Ho posseduto un ketch di 16 metri costruito da Orioli, poi un Alpa 9 50 e un mitico 11 50 che mi ha portato in Croazia tante volte. Possiedo un Comet 13, che tutti i soci conoscono, da 36 anni. Facevo parte del pool di clienti che il mitico Zavatta consultava per la realizzazione del prototipo. Nell'attesa mi facevano navigare su un Comet 11. Il mio Comet 13, la mia barca, è anomalo: direbbe Finot che l'ha progettata è il "vero" Comet 13 perché poi la serie è stata modificata per esigenze di mercato. La mia ha una immersione di 2,5 metri e ha 6 quintali di zavorra in più rispetto alla versione standard. Il tutto serve ad avere due metri in più di albero e dunque di vela. La mia attività nel CVR mi ha portato anche a entrare nel Consiglio della Federazione Italiana Vela ed esserne vicepresidente. La mia esperienza in campo nautico e legale mi è servita molto per assicurare ai circoli velici un regime di canoni ridotto. E' stato fondamentale per i sodalizi per poter dedicare le giuste risorse alle attività sportive. I più seri, come il nostro, lo hanno fatto e continuano a farlo. Lo sport, la diffusione della cultura nautica sono la nostra missione, soprattutto in un momento come questo in cui abbiamo estremo bisogno di una relazione forte con il mare. Di rispetto, conservazione e perché no di divertimento e serenità. Voglio ricordare di questi anni il mio rapporto con il presidente Guido Rosetti, che era molto piacevole ma basato esclusivamente sul "lei", una amichevole distanza che ci consentiva di conservare efficacia. Io avevo sostituito come segretario Edoardo Rossi e con noi lavorava il grande Marco Minardi. Un giorno stavo partendo per la Croazia con il mio Alpa 11 50, ma appena riuscì a incontrarmi da solo, dopo i saluti in segreteria, mi mise una mano sulla spalla e mi fece promettere di "salvaguardare sempre il Circolo Velico". Mi accompagnò fino alla barca già pronta a salpare dicendomi queste cose con insistenza.

Naturalmente io non capivo il senso di quella richiesta così pressante. L'ho capito 24 ore dopo, quando a Rovigno mi ha raggiunto telefonicamente Marco Minardi per annunciarmi la sua scomparsa, che apriva per il circolo un momento difficile, perché viveva una battaglia di potere che non era relativa alla nostra attività ma alla città stessa. L'accaduto tuttavia conferma il valore del CVR nel tessuto urbano. Ho impiegato cinque mesi per convocare un'assemblea con nuove elezioni, che portò all'era di Giuseppe Poggiali. Uomo difficile ma anche molto abile: dobbiamo alle sue intuizioni la trattativa che ci ha portato ad avere denaro e autorizzazioni per la sede a mare. Credo che il futuro di un circolo, di qualsiasi natura, sia legato alla sua capacità di ri-generare la sua dirigenza, innestando sempre forze nuove. Anche noi abbiamo lavorato sui giovani, su voci importanti e atleti di successo che ci danno forza. Sappiamo essere in sintonia, risolvere i problemi che si presentano. La nostra stabilità è anche data dalla forma del nostro Statuto che fa in modo che sia il Consiglio Direttivo a eleggere il Presidente, e quindi ad avere sempre la forza operativa. Il Circolo Velico Ravennate compie i suoi 70 anni in piena salute, forte di un passato radioso e di uomini che gli possono assicurare un futuro altrettanto importante.

Gianni Paulucci

Circolo Velico Ravennate

CAP 1

La fondazione

di Enzo Bruni

La storia di un circolo velico, o di uno yacht club per dirla all'inglese, si intreccia sempre con quella della città che lo ospita e da cui nasce. Le persone sono unite dalla passione, che vivono insieme, dalla esigenza di vivere l'elemento liquido più a lungo possibile in maniera condivisa. Di fare scuola, di marineria e di vela.

Ricostruire i primi anni di vita del Circolo Velico Ravennate oggi appare un compito difficile: non esistono infatti tracce documentali, disperse negli anni. I ricordi personali di alcuni decani del CVR confermano che a seguito di un evento calamitoso s'inondò la Segreteria e in quell'occasione andarono irrimediabilmente perduti moltissimi documenti fra cui l'atto costitutivo, l'elenco dei soci fondatori e molto altro ancora. Bisogna quindi riferirsi ai racconti, e ai ricordi non sempre facili da mettere insieme anche solo per questioni anagrafiche: assumendo infatti come data di costituzione del CVR il 16 luglio1949, come riporta lo Statuto, e che i fondatori avessero almeno 21[1] anni, appaiono evidenti i motivi di quanto affermato più sopra. Cercheremo comunque di delineare la storia del nostro Circolo basandoci soprattutto sui verbali delle Assemblee annuali, impresa facile in tempi recenti, più difficile per il passato più remoto, fatto di notizie documentali frammentarie e di qualche ricordo personale (non sempre di prima mano). Cercheremo comunque di ricostruire quello che poteva essere il contesto in cui un gruppo di amici diede vita al nostro sodalizio e per farlo è opportuno calarsi nel clima che ha creato le condizioni necessarie per la coagulazione di tutti gli elementi necessari e sufficienti a dar vita al CVR.

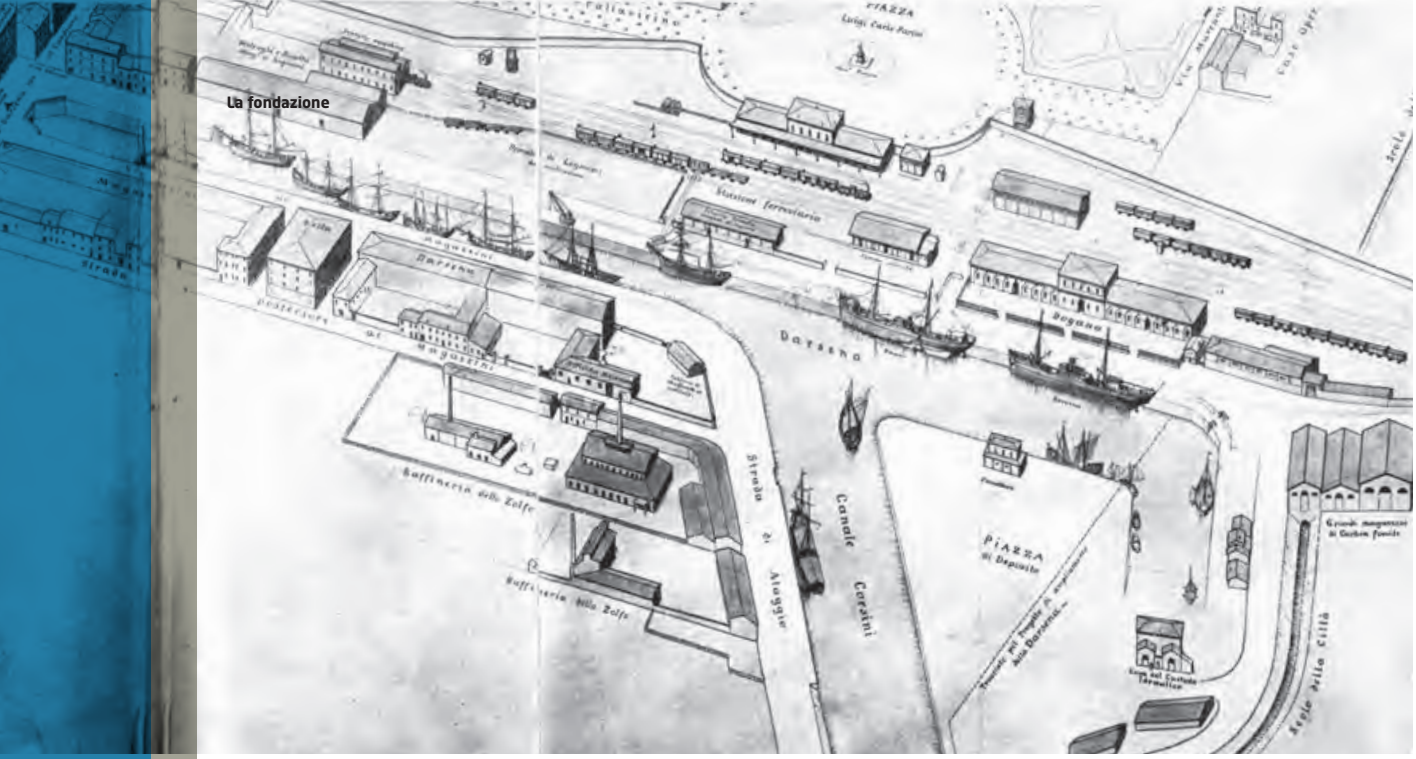
Scrive Franco Gabici, profondo conoscitore di storia e storie ravennati, nel volumetto "Ravenna e la sua Società Canottieri":

Ravenna è una città il cui destino, da sempre, sembra essere scritto nell'acqua. L'acqua, infatti, ha determinato nel corso della storia la sua fortuna, ma anche il suo proverbiale isolamento e questa essenza di "città d'acqua" si trova scritta, quasi fosse una sorta di codice genetico che la richiama continuamente alle proprie radici, nel suo nome attuale. Fra le numerose interpretazioni del nome che hanno proposto gli studiosi, infatti, si è andata recentemente affermando l'ipotesi che Ravenna derivi da "rav", una radice greca che significa "fluire delle acque"[1]. L'acqua è stata definita anche la "alleata" di Ravenna e la città, perdendola, "è completamente cambiata, non è più arricchita dai riflessi com'è ancor oggi Venezia..."[2].

Le condizioni orografiche della costa, l'apporto dei sedimenti dei fiumi ha trasformato continuamente il profilo della terraferma e con esso la città. Nel primo secolo era sulla linea di costa. Progressivamente si è allontanata dal mare o, per meglio dire, è il mare che si è allontanato dalla città. La storia di Ravenna è segnata dall'acqua e dai porti che nel tempo hanno ruotato intorno ad essa: ne ha avuti almeno dodici[3]. Poiché alcuni di essi utilizzavano le stesse denominazioni dei precedenti[4], diviene difficile un' identificazione precisa della loro collocazioni e delle fonti storiche. Nonostante i numerosi tentativi di "inseguire il mare" costruendo sempre nuovi approdi, la natura rendeva vani gli umani sforzi, tant'è che i porti, anche se protetti da difese costruite dall'uomo, subivano costanti e continue perdite di fondale dovute a interramenti.

Ravenna perde dunque il contatto col mare per diversi secoli e di conseguenza anche tutta la cultura che ne deriva con gli scambi marittimi. Per questo l'economia si trasforma e diviene prevalentemente agricola.[5]

1/ La maggiore età a 18 anni è avvenuta nel 1975 con l'entrata in vigore del nuovo diritto di famiglia
2/ Per le origini del nome Ravenna si rimanda al lavoro di Mario Pierpaoli, Storia di Ravenna dalle origini all'anno Mille, Ravenna, Longo, 1990,
3/ I porti di Ravenna, a cura di Massimiliano Casavecchia
4/ A titolo esemplificativo valga quello dell'attuale porto Candiano, che sostituì l'omonimo, posto a sud, punto di collegamento tra la Valle del Candiano e il mare
5/ si trova traccia di quanto affermato in una iscrizione su marmo appesa alla Porta Pamphilia (Porta Nuova) nella quale si legge: "Laddove Nettuno aveva ceduto a Cerere, ora l'aratro viene sostituito dalle navi". Questo il senso della scritta latina incisa nel marmo.



Dal Savini, pianta redatta nel 1903. La costruzione che si nota al centro di quella che sarà la darsena attuale è la sede della Società Canottieri Ravenna.

Immagine della sede dei canottieri sulla riva sinistra del Canale Candiano, inaugurata nel 1925. Il terreno fu poi inserito nell'insediamento dell'ANIC nel 1956. Questa sede ha accolto intere generazioni di giovani che desideravano praticare gli sport acquatici.

Suggestiva immagine aerea archivio fotgrafico RAF 1943 come si può notare non vi era ancora nulla ed il bacino pescherecci non era ancora delle dimensioni attuali

Arriviamo al 1737: la città torna ad avere un porto, piccolo e non di facile utilizzo ma ben studiato ed integrato nel sistema vallivo. Tuttavia manca la cultura marittima e occorreranno circa duecento anni perché possano essere sfruttate appieno le potenzialità di questa nuova struttura, alla stregua di quanto avveniva per altre città. Per rimanere in Adriatico basti citare Venezia,Trieste, Ancona, Pesaro. Il porto commerciale e industriale poi decollerà come tale solamente negli anni cinquanta del Novecento.

Oltre alla cultura marittima, nel senso di mestieri del mare, è lento a diffondersi anche il turismo balneare e ancor di più la pratica degli sport legati all'acqua. A precorrere i tempi sulla nostra costa è Rimini, fin dal 1843, mentre a Porto Corsini la balneazione inizia nel 1871.

Il primo sodalizio che usa il mare per scopi ludici sportivi è la Società Canottieri 1873, che nasce in quell'anno, come si può intuire dal nome.

Qui occorre rendere merito alla società sportiva Canottieri, che, operativa dal 1873 prima nella darsena in città poi nello spazio di Pinarella (poco oltre il cimitero monumentale), ha accolto i giovani e non solo i vogatori, ma tutti quanti volessero avvicinarsi agli sport acquatici.

Riportiamo un articolo a firma di Manlio Guberti comparso su un periodico locale intorno agli anni '40, denominato " La Santa Milizia". Vi si legge:

"Tutte le sere dalle sette alle sette e trenta è possibile vedere sotto i portici della nostra piazza adunarsi un piccolo gruppo formato sempre dalle stesse persone. Esse non si danno appuntamento ma si trovano invariabilmente alla stessa ora e nello stesso punto e parlano e discutono sempre sugli stessi argomenti. Questo gruppo è formato da giovani: le loro età variano dai 18 ai 25 e più anni, ma la passione e l'ideale che li anima è una sola ed è grande: il Mare. Ora che la stagione e gli studi impediscono loro di dedicarsi agli sport preferiti: la vela, il fuoribordo, il remo, essi si trovano insieme e parlano di imbarcazioni, di vele, di timoni, di strumenti, di motori, di crociere, di navigazioni e di progetti per il futuro. Molti di questi giovani posseggono imbarcazioni e sanno manovrarle. Hanno già provato il fascino del mare sotto i suoi molteplici aspetti, hanno passato magnifiche mattinate veleggiando sul mare calmo o tenendo nel loro saldo pugno il volante di veloci motoscafi lanciati a vertiginosa corsa sui canali e sanno la rude gioia di pilotare nei burrascosi pomeriggi d'agosto la propria barca attraverso le onde infuriate portandola a salvamento entro il porto. Questi giovani sono già marinai … e vogliono che la loro passione sia sentita da altri giovani. Vogliono che la vela, il remo, il fuoribordo divengono più popolari in una città che come la nostra dovrebbe essere una città marinara per eccellenza grazie all'infinito numero di risorse che inutilmente attendono di essere sfruttate".

A conferma da quanto scritto da Manlio Guberti sulla “Santa Milizia” riportiamo un paragrafo di un esilarante libello dal titolo “Remis Velisque”, in cui il dott. Umberto Mingozzi[6] racconta le esperienze nautiche sue e di un gruppo di amici coi quali fece le prime avventurose uscite in barca a vela:

“Passata la tempesta, non solo gli augelli ma anche noi (fortunatamente tutti incolumi)[7] facemmo festa e ricominciammo a dedicare alle attività nautiche il nostro tempo libero. Ci ritrovavamo quasi ogni sera in piazza del Popolo, sotto la Colonna di Sant’Apollinare, a parlare di barche e a fare progetti.

Nel frattempo si era costituito il CVR (Circolo Velico Ravennate) con sede a Marina di Ravenna, in un piccolo locale costruito presso il bacino dei pescherecci, e la nostra cerchia di amici si era allargata: oltre al nostro vecchio gruppo e ai fratelli Franchi, i memorabili Gianni Alessi (che divenne Segretario), Teseo Subini, Ettore Santarelli, Giuseppe Belardi (il geometra), Claudio Secchi, Germano Sirotti, Nanni Ceccarelli e altri”.

È in questo clima di ottimismo, desiderio, necessità di lasciarsi alle spalle le brutture del periodo bellico che un gruppo di giovani intraprendenti comincia a gettare le basi di questo nostro Circolo. Immagino questi giovani pieni di entusiasmo, in piazza, sotto i portici o al bar Centrale a parlare di barche e sentire l’esigenza di gettare le basi di una “avventura” forse più grande di loro. Certamente il contesto socio-economico era favorevole: l’economia era in espansione, il Candiano riprendeva la sua funzione dopo i vigorosi bombardamenti subiti. Sopra tutto ciò aleggiava un’energia positiva che pervadeva la società tutta, che suscitava un forte desiderio di aggregazione per raggiungere mete condivise. Parliamo di un clima generale che pervade la vita nazionale e internazionale, e che vede nel 1949 l’Italia aderire al trattato del Nord Atlantico, nel 1951 alla Comunità Europea del Carbone e dell’Acciaio, nel1957 alla Comunità Economica Europea che le succede.

Nel trafiletto di Umberto Mingozzi riportato nelle pagine precedenti, risalente a prima del conflitto, si legge che questo gruppo di amici frequentava la sede dei Canottieri, dove erano esercitate diverse attività: il remo, i tuffi, il nuoto[8]. A questo punto appare evidente che fu questa la genesi del CVR. Definire il nostro Circolo come nato da una “costola” del Circolo Canottieri sarebbe probabilmente eccessivo. E’ tuttavia innegabile che moltissimi soci della prima ora incrociassero con le loro frequentazioni entrambe le istituzioni.

Solo per ricordarne alcuni, vi è certezza, a titolo esemplificativo, per Nanni Ceccarelli, che praticava il nuoto. Ai nomi citati da Mingozzi nel suo libello, possiamo aggiungere con sicurezza Athos Suprani (“Bistecca”) Gastone Casadio (“Gatì”) Mario Saragoni, Bruno Minardi, Vincenzo Rubboli, Vitaliano Zaffi, Amleto Bruni. Alcune di queste persone le ritroveremo anche nel Consiglio Direttivo del CVR. Singolare quanto indicativa la vicenda del Dott. Pietro Grandi, già Presidente della Società Canottieri negli anni 1938-1940 (quando interruppe il suo mandato perché richiamato alle armi) e che ritroviamo nel 1949 quale Presidente del Circolo Velico Ravennate.

6* Il dott Mingozzi (valente dentista) fu anch’egli probabilmente fra i soci fondatori del CVR.
7* Si riferisce al conflitto che aveva sconvolto la vita sociale.
8* Abilità raccomandata (allora come ora) a chi pratica attività nautiche.
9* Per i ravennati “andare alla Pinarella” ha un triste significato allegorico, legato al fatto che la sede si trovava ai margini di una pinetina, poco oltre il cimitero monumentale della città.

Un'ulteriore prova della vicinanza fra le due istituzioni si ha nel 1956, quando la sede dei Canottieri a Pinarella[9] scompare definitivamente, inglobata dall'insediamento industriale ANIC. Diviene quindi necessario reperire un luogo protetto per ricoverare gli armi. Sarà proprio il nostro Circolo a prodigarsi, ospitandoli nel capannone di sua proprietà ove operava il mitico Ballardini, sopra i tiranti metallici che reggevano le campate del tetto, in attesa della nuova sede che sarebbe sorta poi sempre nelle vicinanze del CVR.

Come dicevamo, le fonti documentali riguardanti la materiale fondazione del nostro Circolo sono andate irrimediabilmente perdute. La prima attendibile, per quanto imprecisa e piuttosto povera d'informazioni, è costituita dal verbale dell'Assemblea Generale ordinaria che ebbe luogo presso il Circolo Cittadino di Ravenna il 18 dicembre 1949, presieduta dal Dott. Gianguido Reggiani, un giovane avvocato che rimarrà poi affezionato socio del CVR per molti anni ancora.

L'avvocato Gianguido Reggiani, primo Presidente del CVR.

Il verbale, infatti, non precisa né il numero dei presenti, né se il Reggiani[10] è Presidente in carica o presiede solo l'Assemblea. Si può però desumere da quanto riportato in seguito che egli fosse già Presidente del CVR almeno dalla data di costituzione riportata nel frontespizio dello statuto sociale[11]. Infatti nel verbale vi si fa menzione di una prima sede del Circolo: *"É stato costruito a Marina di Ravenna un fabbricato che è adibito a sede sociale[12]"*. Nella parte finanziaria si evidenzia un passivo di £ 87.132. È evidente che manca un pezzo di storia di cui non vi è traccia, ma se, come riporta il verbale, era stata costruita la prima sede, possiamo dedurne che l'associazione doveva in qualche modo essere già formalmente costituita. Chi erano i membri del Comitato Direttivo e chi il suo Presidente? Chi erano le persone che l'hanno costituita?

Purtroppo a queste domande non possiamo rispondere con dati certi. Sappiamo invece per certo che iscritti nei registri del 1949 erano 32 soci e 16 imbarcazioni[13].

Il verbale del 18 dicembre 1949 prosegue dando conto delle elezioni alle cariche sociali. Dopo lo scrutinio incontriamo i nomi degli eletti, certamente annoverabili fra i fondatori. Purtroppo non abbiamo elementi per identificare gli altri ventisei soci collettivamente citati dal verbale. Avremmo voluto ricordali tutti, se non altro per gratitudine per quanto hanno fatto e lasciato:

"Presidente: Grandi dr. Pietro
Vice Presidente: Reggiani dr. Gianguido
Segretario: Alessi rag. Gianni
Consiglieri: Rosetti dr. Guido, Sirotti rag. Germano, Minardi rag. Bruno".

Questione separata, ma con evidenti collegamenti, è quella relativa alla costituzione della sezione ravennate della Lega Navale Italiana ed ai suoi rapporti con il Circolo Velico. La prima Assemblea delle Sezione (come apprendiamo dai relativi verbali, ancora conservati presso il CVR) ebbe infatti luogo nella stessa data (18 dicembre 1949) e nello stesso luogo (Circolo Cittadino) di quella, appena citata, del neo - costituito CVR. E' dunque tutt'altro che chiaro quale dei due sodalizi sia nato per primo o se essi non siano stati addirittura costituiti contemporaneamente... certamente hanno convissuto sotto lo stesso tetto e sono stati funzionali l'uno all'altro per lungo tempo. Molti di noi, con qualche anno di anzianità sociale, ricorderanno entrambi i guidoni a riva sull'albero delle bandiere posto all'ingresso del CVR. Come spesso succede nella vita, le rispettive strade si separarono poi nel corso degli anni 90.

10/ Gianguido Reggiani nasce a Bologna nel 1913, con origini nobiliari da parte di madre. Quinto di sette fratelli, si laurea in giurisprudenza. Ufficiale della Divisione Paracadutisti Folgore partecipa a diverse campagne belliche in Jugoslavia, Grecia ed Africa. Infine partecipa alla lotta di Liberazione nell'esercito regolare. Fin da giovane si esprime a buoni livelli in vari sport: parteciperà a gare di nuoto ed ai Campionati italiani di tuffi (passione che lo accompagnerà fino a età avanzata). Pratica la vela con tre barche di sua proprietà: Santa Marta, Jante e da ultimo un Classis Boxer 24. Conduce un avviato studio legale a Ravenna, partecipa attivamente alla vita politica ricoprendo per molti anni il ruolo di Consigliere comunale. Pubblica diversi articoli e molti racconti polizieschi. Ci lascia nel 2005 (per conoscere meglio Gianguido Reggiani, WWW.giallipatt.it)
11/ "costituito il 16 luglio 1949" e di seguito al "testo approvato dall'Assemblea Straordinaria dei soci del 16 luglio 1949".
12/ Testualmente
13/ Lo si evince dal verbale di Assemblea conservato presso il CVR

Immagine della prima sede nautica (si noti l'angolo sud ovest del nuovo faro costruito ed inaugurato nel 1947)

dott Pietro Grandi, Presidente dal 1949 al 1958.

Torniamo però all'Assemblea del CVR del dicembre1949. Come abbiamo visto, vi fu eletto Presidente il Dott. Pietro Grandi, personaggio a dir poco eclettico e di straordinaria vivacità intellettuale. Ahimè, i romagnoli avranno tanti pregi, ma certo non si possono fregiare di quello di essere accurati custodi delle memorie sociali. Grande è stata la sorpresa, e la delusione, di constatare che del primo Presidente del Circolo Velico, che rimase in carica per ben quattro mandati consecutivi[14] (complessivamente nove anni), non resta praticamente traccia documentale e che di lui si è praticamente persa ogni memoria. Credo sia a questo punto doveroso, nonostante il ritardo, cercare di porvi rimedio, collocando un personaggio che tanto ha contribuito alle fortune del nostro Circolo nella sua giusta luce. Siamo partiti nelle ricerche da un nome e un indirizzo (rivelatosi poi non preciso). Ma qualche informazione abbiamo potuto reperire:

Pietro Grandi nasce a Ravenna il 10 aprile del 1881. Consegue una laurea in agraria a Pisa, ed è uomo dai molteplici interessi, in particolare legati alla natura. Nell'ottobre del 1931 è nominato Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia, è ben inserito nella vita cittadina e riveste molteplici incarichi nelle più diverse istituzioni locali. Lo troviamo infatti Consigliere della Cassa di Risparmio di Ravenna e membro della Casa Matha, di cui diviene Primo Massaro. Come abbiamo già visto, negli anni dal trentotto al quaranta è Presidente del Circolo Canottieri fino a quando lascia l'incarico perche richiamato alle armi. Dopo la lunga assenza dovuta alle vicende della guerra ritorna alla vita cittadina e nel 1949 succede all'Avvocato e amico Gianguido Reggiani alla guida del CVR, carica alla quale verrà rieletto per ben quattro volte consecutive[15]. Dalla lettura degli scarni verbali di Assemblea rimasti, fra le righe s'intuisce che la sua fu una conduzione coraggiosa, ma nello stesso tempo prudente e determinata. Durante la Presidenza Grandi il CVR subisce una radicale trasformazione: da semplice "base nautica", cosi com'era definita (in sostanza si trattava di un piccolo ricovero per le attrezzature) diviene un vero e punto di aggregazione sociale degli appassionati ravennati dello sport della vela. I locali e i terreni della concessione vengono ampliati. Oltre al ricovero delle attrezzature si costruiscono i servizi, si apre un piccolo bar e s'inizia a usufruire della terrazza. A questi notevoli miglioramenti si accompagna anche un mutamento nelle frequentazioni: ai rudi marinai dei primi anni si uniscono le famiglie dei soci, che possono godere il mare sulla spiaggia antistante al circolo.

Reggiani prima, Grandi poi, infine Rosetti hanno presieduto il Circolo Velico Ravennate dalla nascita alla maturità con perizia e abilità. Non dimentichiamo però il ruolo dei successivi Consigli Direttivi che nel loro seno li hanno nominati[16] e successivamente sostenuti, mettendosi a disposizione con passione ed abnegazione. Scorrendo ì nomi dei loro componenti si notano persone di comprovate capacità e spessore morale, alcune delle quali hanno prestato la loro opera per molti anni. Primi fra tutti i Segretari che si sono succeduti nel tempo da Gianni Alessi (il primo) a Edoardo Rossi, con a seguire Gianni Paulucci ed infine Claudio Brera.

14/ Nel 1949 il mandato era di tre anni. Il mandato quadriennale è iniziato con regolarità solo dal 31dicembre2000, coincidendo con il quadriennio olimpico.
15/ Le elezioni nel periodo 1949-1958 sono state cinque anziché tre. Per superare alcuni momenti difficili della vita iniziale del CVR si preferì infatti ricorrere più frequentemente alle urne.
16/ Il Presidente viene eletto dal Consiglio Direttivo scegliendo fra i propri membri.

Ritornando alla nostra ricerca documentale, va detto che i verbali di Assemblea redatti negli anni successivi sono gradualmente più generosi di notizie. Vi scopriamo infatti che in un'Assemblea straordinaria che si tiene il 17/12/1950 nei locali del Circolo Escursionisti si pose il problema di avere una sede in città da frequentare durante i mesi invernali, ma i nobili propositi si scontrano con l'annosa penuria di mezzi. L'Assemblea si arrese all'impossibilità di affittare e tanto meno acquistare un locale: venne quindi proposto di affiancare il CVR ad altro Circolo disponibile ad accoglierne i soci. La scelta deve essere fatta fra il Circolo Cittadino ed il Circolo Escursionisti: per alzata di mano, con 22 voti favorevoli ed 1 contrario, si opta per l'affiancamento al Circolo Escursionisti.

Il 4 febbraio 1951 si legge di una seconda Assemblea Generale ordinaria nella sede sociale Piazza del Mercato 12[17]. All'ordine del giorno:
Relazione finanziaria,
Rinnovo cariche sociali,
Programma sportivo,
Varie

Seconda convocazione, presenti 21 soci.
Il Presidente da lettura del bilancio consuntivo, dal quale risulta un passivo di £150.000. I soci sono aumentati a 49 e le imbarcazioni a 35. Il Presidente manifesta soddisfazione, facendo notare l'aumento nel numero di associati ed il potenziamento della flotta sia nel numero sia nella qualità delle imbarcazioni.

Le elezioni danno il seguente esito:
Presidente: Dott. Pietro Grandi
Vice Presidente: Dott. Gianguido Reggiani
Consiglieri: Marchese Carlo Romagnoli Reggiani, Ettore Lugaresi, Rag. Carlo Colli, Sig,ra Maria Luisa Fagnocchi, Ing. Carlo Romanini.
Segretario: Rag. Gianni Alessi

Leggendo questi nomi appare evidente una particolarità inconsueta per quegli anni: un'avvenente ed indomita signora diviene membro di un Comitato Direttivo. Possiamo quindi affermare senza tema di smentita che il CVR ha precorso i tempi, anticipando le "quote rosa" in tempi certamente non sospetti.

La Sig.ra Maria Luisa Fagnocchi (conosciuta col vezzeggiativo "Bibina"), donna facoltosa e di grande cultura, oltre ad innumerevoli altre attività che coltivava con fervente passione, praticava diversi sport acquatici, come il nuoto ed il canottaggio, e possedeva un Dinghy 12"[18] col quale faceva lunghe veleggiate.

17/ Evidentemente si tratta del Circolo Escursionisti.
18/ In quegli anni possiede un dinghy 12" al quale dedica una poesia e successivamente lo Snipe "Diomedea".

Maria Luisa Fagnocchi (Bibina)

In quegli anni Il CVR, nonostante il ricorrente passivo finanziario, assume gradualmente una connotazione di circolo sportivo. La flotta è composta in prevalenza da *Snipe* (qui comunemente chiamati Beccaccini) molti dei quali auto costruiti.[19] Gli armatori, che sono soliti misurarsi frequentemente fra loro nelle uscite pomeridiane, sono impazienti di affrontare più impegnative realtà agonistiche.

Si elegge quindi una Commissione Sportiva i cui membri sono:
Dott. Claudio Mazzolini
Dott. Carlo Nigrisoli
Dott. Umberto Mingozzi
Rag. Germano Sirotti
Sig. Claudio Secchi

La Commissione si mette immediatamente al lavoro e decide la partecipazione alle regate internazionali di Rimini. In questo passaggio diviene evidente che il Circolo è ormai intenzionato a compiere un salto di qualità passando da aggregazione di persone che condividono le risorse e gli spazi per godersi il mare a compagine di velisti impegnati in una vera e propria attività sportiva, con tanto di regate cui partecipare ed organizzare.

Nel 1952, precisamente il 14 febbraio, presso il ristorante Bella Venezia si tiene la consueta Assemblea.
Si tratta di un anno positivo sotto tutti gli aspetti: il bilancio è in attivo per £ 86.285, i soci sono ora cinquantanove con trentasette imbarcazioni e s'inizia a parlare di ampliamento della sede a mare. Dal verbale si evince che le discussioni sono accese, vi sono dei contrari nelle votazioni, ma alla fine si decide di procedere con i progetti ed i preventivi per la sua realizzazione. Altro aspetto che salta all'occhio (ma del quale non si trova traccia nei verbali precedenti) è la menzione del credito che il Dott. Pietro Grandi vanta nei confronti dell'associazione e che egli "*generosamente si offre di prorogare*"[20].

19/ Lo Snipe nasce nel 1931 in Florida dalla matita di Bill Crosby che la progetta per la rivista Rudder che ne pubblica i piani di costruzione: la progettazione si propone due obbiettivi, la facilità di costruzione e la trasportabilità con un carrello. Il successo è immediato e si diffonde in pochi anni in tutto il mondo in ragione delle caratteristiche del progetto. La rivsta Rudder attribuisce ai progetti che pubblica un nome di uccello acquatico da qui Snipe
20/ Testualmente

4 Dicembre 1952

L'Assemblea si annuncia impegnativa (si noti che non è trascorso un anno dalla precedente). Si apre con il cordoglio per la prematura scomparsa del Marchese Carlo Romagnoli Reggiani, poi il Segretario dà lettura della situazione contabile. È ancora presente il debito di £150.000 verso il Presidente Grandi, ma l'attivo ammonta a ben £ 435.458. I soci sono divenuti settantadue, le imbarcazioni quarantaquattro.

Il Presidente spiega le ragioni per le quali non si è potuto assolvere il mandato ricevuto in febbraio di avviare la realizzazione della nuova sede. La prima è che l'ottenimento dei permessi dalle varie Autorità si è rivelato più impegnativo del previsto ed è risultato necessario un non ben precisato intervento personale del Grandi a Roma[21]. La spesa preventivata in precedenza a un esame più approfondito è lievitata notevolmente arrivando a toccare la ragguardevole cifra di £1.500.000 e un Direttivo uscente non poteva impegnare per tale importo quello entrante senza che esso fosse partecipe alle decisioni. Ultimo e non meno importante un passo del verbale che riportiamo integralmente:

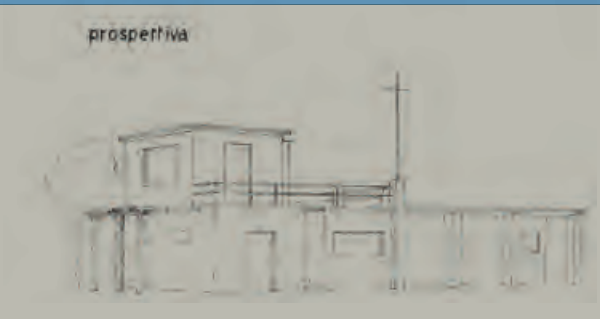
"*Malintesi sorti fra il Consiglio ed alcuni soci nell'ultimo periodo estivo davano al Consiglio la sensazione che fosse venuta meno quella coesione e quella identità di intenti che fino ad allora aveva improntato i rapporti fra associati e Consiglio. Stanti così i fatti, il Consiglio ha deliberato di anticipare le elezioni per dare modo al Consiglio che verrà eletto di avere almeno innanzi a sé un triennio consecutivo di amministrazione, che gli consenta la continuità di azione affrontando nel contempo le eventuali migliorie, partendo dalle basi di un bilancio attivo anziché passivo*."

Nella relazione il Presidente ringrazia inoltre gli equipaggi "*per l'infaticabile ardore e tenacia dimostrata nelle molteplici competizioni svolte a Trieste, Venezia[22], Riccione, Rimini, Chioggia e Ravenna contro avversari scaltriti da lunghi anni di addestramento. È nell'opera diuturna ed instancabile di questi soci in lotta per tenere alto il Guidone Sociale che il Consiglio fonda le migliori speranze, e li addita all'Assemblea nella imminenza delle votazioni. Sono essi che, senza retorica, formano il nerbo e la struttura più solida della nostra associazione[23]".*

21/ Si evince poi dal verbale del consiglio che si reca a Roma alla LNI per perorare il rilascio di concessioni dalla Marina Militare comando di Venezia.

22/ A proposito della trasferta a Venezia trovo estremamente divertente il racconto di Umberto Mingozzi, che racconta l'atmosfera un po' goliardica e pionieristica che circondava la vela. Scrive Mingozzi:
" Memorabile fu la trasferta a Venezia, spedizione tragicomica fortunatamente a lieto fine. Dalla sede della Compagnia della Vela, nel bacino di S. Marco, le barche dovevano raggiungere il campo di regata, che era in mare, davanti al Lido. Si presentò un rimorchiatore che filò a poppa un grosso cavo, molto lungo, sul quale si dovevano legare le barche, una dietro l'altra, disposte a spina di pesce. Così fu fatto e il rimorchiatore partì. Sennonché, per effetto del tiro, le barche, che non avevano messo giù la deriva, non poterono tenere la rotta e restare distanziate e si capovolsero quasi tutte, confondendosi in un caotico groviglio, mentre il rimorchiatore continuava a tirare e gli equipaggi dei beccaccini nuotavano in laguna. Urgeva prendere provvedimenti di emergenza. Fu allora che si vide Nanni Ceccarelli che, nuotando con perfetto stile e con un kriss malese in bocca, risalendo il cavo di traino, recideva le cime di attacco delle barche rovesciate. Con la sua (eroica) azione, Nanni Ceccarelli acquistò così fama e gloria imperiture. A noi, i travagli della giornata provocarono un tale appetito che, a cena, quando il cameriere, dopo avere posto sul nostro tavolo un piatto di portata con un antipasto di crostini, e averne poi messo un altro su di un tavolo vicino, si voltò di nuovo verso di noi, il tutto era già sparito e il poveretto non si rendeva conto di come ciò fosse accaduto, finché, perplesso e preoccupato per la propria memoria, si convinse di non avercelo portato e ce ne portò un altro".

23/ Testualmente dal verbale.



Prospetti del primo ampliamento della sede realizzato fra il 1952 e il 1954. Si noti che nel disegno superiore, ove insiste la linea tratteggiata, la parte esistente coincide con l'immagine precedente. Il progetto porta la firma dell'ing.G. Romanini (socio CVR)

Il consiglio, da questa sicuramente impegnativa assemblea esce parzialmente rinnovato:

Presidente:	*Dott Pietro Grandi*
Vice Presidente:	*Dott Guido Rosetti.*
Segretario:	*Gianni Alessi*
Consiglieri:	*Marchese Cosimo Paolucci De Calboli, Dott. Carlo Colli, Dott. Claudio Mazzolini, Sig.Ettore Lugaresi.*

Troviamo per la prima volta il Dott Guido Rosetti, che sostituisce il Dott. Gianguido Reggiani nella carica di Vice Presidente, il Marchese Romagnoli è sostituito dall'altrettanto nobile Cosimo Paolucci, subentrano col ruolo di Consiglieri anche Claudio Mazzolini ed Ettore Lugaresi. Il Consiglio rimarrà in carica per il triennio 1953,1954,1955.
Nella medesima Assemblea il nuovo Consiglio in carica decide, col consenso unanime dei soci di affidare all'impresa Amorati i lavori per l'ampliamento della *"sede nautica"*
Come si può notare dal tenore della relazione del Presidente, l'attività agonistica diviene il vero motore che da impulso all'unione, al suo desiderio di strutturasi meglio, creando quelle attrezzature di prima necessità come i bagni, le docce, la recinzione per gli atleti e le barche, senza dimenticare piccole amenità come gli ombrelloni e le sedie a sdraio, che permettevano alle famiglie di frequentare la spiaggia.

14 Gennaio 1954

All'Assemblea che si tiene presso la Casa Matha manca per indisposizione il presidente Grandi. Lo sostituisce il vice Guido Rosetti, che annuncia la conclusione dei lavori di ampliamento e i miglioramenti dei servizi della "sede nautica".

Il bilancio mostra cifre mai viste prima: il disavanzo ammonta alla ragguardevole cifra di £ 1.187.937 che è garantita presso la banca Cassa di Risparmio di Ravenna con fideiussioni personali dal Presidente e dal Vice, che a loro volta sono garantiti dai consiglieri. È fatto presente all'Assemblea che se dovesse sfiduciare il Consiglio, i nuovi eletti dovranno prendere su di se l'onere di garantire presso la banca il debito contratto. L'Assemblea approva il bilancio per acclamazione. Si evince inoltre, perché se ne fa menzione per la prima volta, che è ormai in funzione un bar, la cui gestione non è peraltro di gradimento di tutti[24].

18 Dicembre 1955

Assemblea presso la sede di Ravenna, Piazza del Mercato 12. Nella relazione del Presidente Grandi si legge che il Consiglio ritiene assolto con soddisfazione il mandato conferitogli nel 1952 dall'Assemblea per l'ampliamento della sede nautica. "*Al predetto magazzeno iniziale privo delle più elementari necessità si sono aggiunti spogliatoi, docce, gabinetti, la saletta sovrastante ed una decorosa recinzione al terreno, la cui superficie è stata ulteriormente aumentata*"
Aggiunge che sono in corso i lavori per l'istallazione di una gru ad esclusivo utilizzo delle imbarcazioni dei soci, il cui numero è salito ulteriormente arrivando a novantanove, con sessantasette imbarcazioni.
La situazione economica riassunta per triennio presenta:

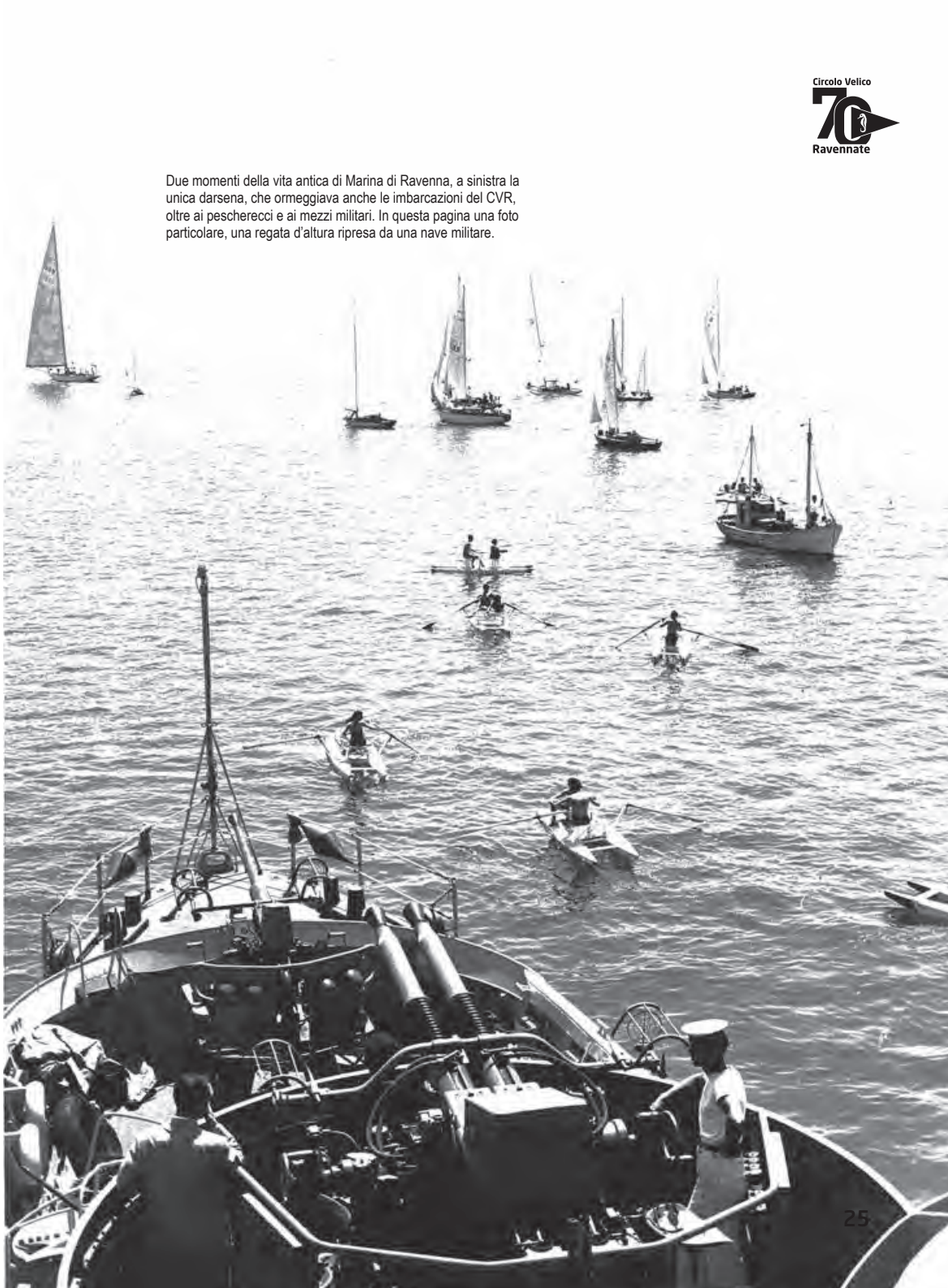
Attività	*£ 2.412.329*
Passività	*£ 3.547.209*
Disavanzo	*£ 1.134.880*
Il disavanzo è cosi composto:	
c/c Cassa Risparmio	£ 498.618
effetto cambiario	£ 350.000
Versamenti anticipati dei soci	*£ 139.402*
Debito vs. Dott Grandi	*£ 150.000*

La relazione è approvata all'unanimità. Si passa alla elezione, che sostanzialmente riconferma il Consiglio precedente con il solo avvicendamento dell'avv.Tino Della Valle al posto del Marchese Cosimo Paolucci. La Commissione Sportiva è così composta:
Dott.Umberto Mingozzi
Geom.Gastone Casadio
Sig.Claudio Secchi
Rag.Germano Sirotti
Rag.Teseo Subini

24/ I tempi cambiano, ma ancora oggi i problemi ciclicamente si ripresentano...

Una immagine dall'alto del porto che testimonia la costruzione del moletto di protezione e del primo "pennello" in concessione al Circolo Velico Ravennate, che prima poteva utilizzare qualche decina di posti all'interno della darsena più tardi utilizzata dai pescherecci e dalle forze dell'ordine. Il molo, più volte ampliato, era fondamentale per la protezione dei posti barca dai venti e dal mare di Bora.

Due momenti della vita antica di Marina di Ravenna, a sinistra la unica darsena, che ormeggiava anche le imbarcazioni del CVR, oltre ai pescherecci e ai mezzi militari. In questa pagina una foto particolare, una regata d'altura ripresa da una nave militare.



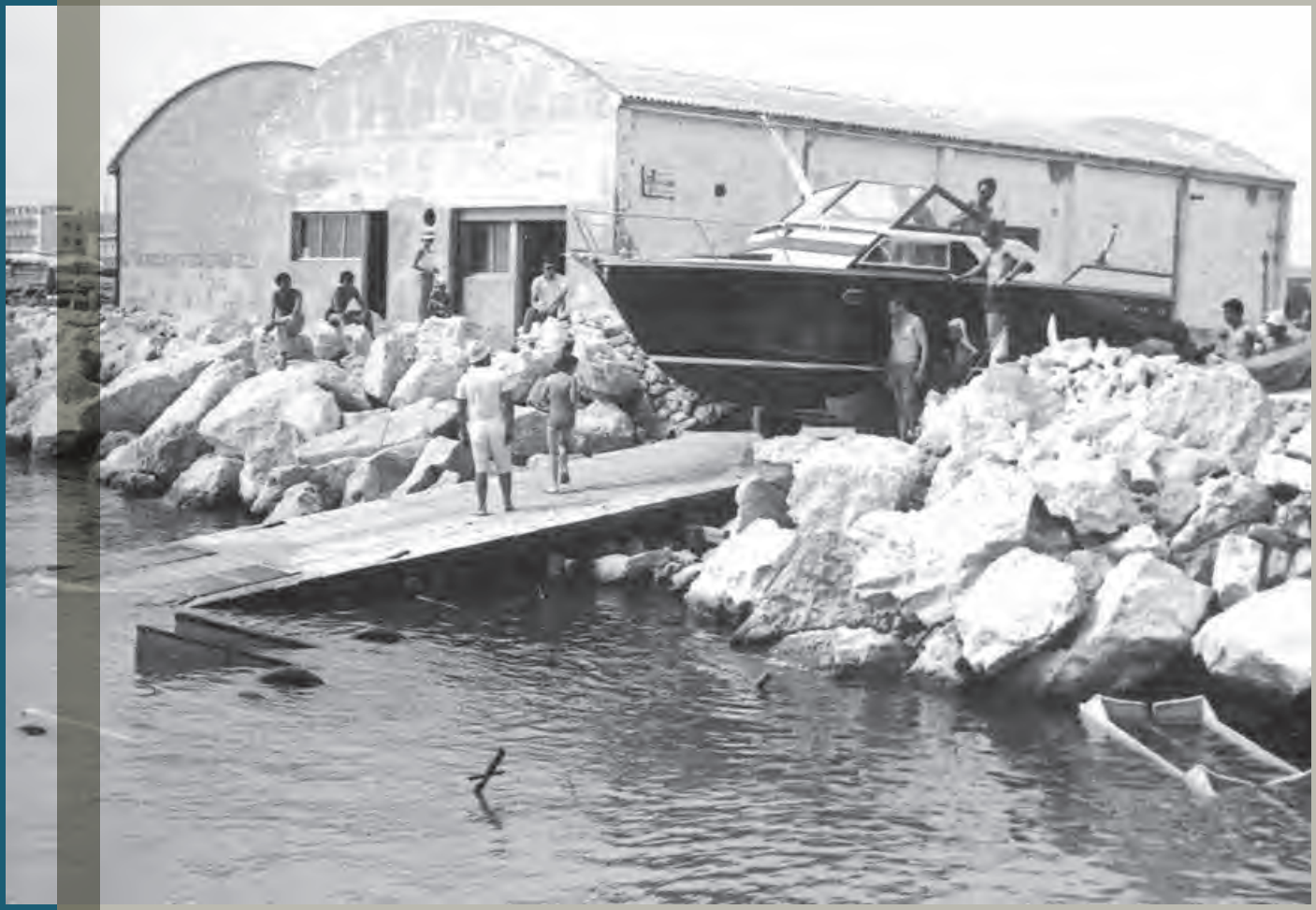
Il Dott. Rosetti propone la costruzione di un secondo magazzeno perché l'attuale è insufficiente: Le proposte e le opinioni diverse emerse nel dibattito inducono alla formazione di una Commissione composta da Ing. Ceccarelli, Prof. Bazzoni e Geom. Santarelli, che s'impegna alla presentazione di un progetto entro dieci giorni. Si passa poi alla discussione sulle quote sociali e il costo dei servizi forniti ai soci, come si può facilmente intuire oggetto di ampia discussione. Sono questi anni in cui il valore del denaro subisce continue svalutazioni, nel contesto di un forte fermento economico. È quindi naturale che ogni tre anni si debbano aggiornare le quote sociali.

21 Dicembre 1958

Assemblea al Circolo Cittadino. La relazione del Presidente rileva che è stato terminato il primo lotto del magazzeno ed istallata la gru di cui tanto si sentiva la mancanza. Per non gravare il Consiglio, che sarà eletto, di debiti importanti, non si è invece ritenuto di apportare altri miglioramenti. Il Presidente ricorda inoltre che un'intensa attività sportiva ha coinvolto il Circolo e coglie l'occasione per ringraziare i soci che tanto si sono spesi per la buona riuscita delle manifestazioni. In particolare ricorda quelle a carattere internazionale organizzate nel 1956 per le classi di derive F.D.[25] e *Snipe*, cui hanno partecipato complessivamente una trentina d'imbarcazioni, nonché la regata nazionale del 1957 per la classe *Snipe* con venti partecipanti.
Nel 1958 invece ha avuto luogo una regata d'Alto mare che ha preso il nome di X Point[26] per le classi RORC[27] e YRA[28] che ha visto allineati alla partenza ben dodici scafi di cui alcuni di notevole mole.
Per quanto concerne la situazione finanziaria, la passività è di £ 476.082 è certamente ridimensionata rispetto alla situazione del triennio precedente, nonostante l'impegno profuso sia per l'adeguamento delle strutture sia per l'attività agonistica svolta.
In ogni caso, quella del 1958 deve essere stata un'Assemblea con importanti coinvolgimenti emotivi. Si legge infatti che, prima di dare corso alle votazioni il "*Sig.Panzavolta chiede la parola e propone che l'attuale presidente Dott. Pietro Grandi venga eletto Presidente onorario a vita per i particolari meriti e servizi resi al nostro sodalizio. L'Assemblea approva alla unanimità per acclamazione".*
Qui non è dato di capire esattamente quali siano stati i motivi dell'iniziativa, probabilmente assunta a seguito della volontaria rinuncia del Presidente Grandi a proseguire un'attività divenuta per lui forse troppo impegnativa con l'avanzare dell'età (era nato nel 1881, purtroppo rimarrà socio solo fino al suo decesso il 4 aprile 1963). Nel 1958 si é chiuso per lui un lungo periodo di nove anni di presidenza, iniziati nel 1949, primo dopoguerra, quando tutto era da ricostruire avvalendosi quasi solo della voglia di lasciarsi alle spalle le sciagure del passato e della passione di quei primi trentadue soci, che seppero superare tutti gli scogli che immancabilmente si frapponevano alla realizzazione di una struttura così importante.
Le votazioni danno il seguente esito:
Presidente: Dott. Guido Rosetti
Vice Presidente: Dott. Tino Dalla Valle
Segretario: Rag. Gianni Alessi
Economo: Sig. Ettore Lugaresi
Consiglieri: Dott. Carlo Colli, Geom. Luigi Mazzavillani, Rag. Teseo Subini
Commissione Sportiva: Dott. Umberto Mingozzi, Rag. Teseo Subini, Rag. Italo Boni, Geom. Gastone Casadio, Geom. Oddone Manzelli.

A sinistra in alto una premiazione, si riconosce il vice presidente Tino Della Valle, influente giornalista molto legato alla natìa Romagna. In basso un momento sociale, al centro il sindaco della città Secondo Bini.

25/ il Flying Dutchman (abbreviato in FD) è un natante a vela progettata tra il 1951 ed il 1952 dagli architetti olandesi Conrad Gülcher e Uus van Essen.
26/ Non è chiaro il titolo, parrebbe una sorta di ricerca di un punto dato solo attraverso le coordinate geografiche.
27/ RORC (Royal Ocean Racing Club) è uno dei maggiori organizzatori di regate d'altura del Regno Unito fra cui la celebre Fastnet race e l'Admiral's Cup. È anche all'origine delle formule di stazza per classificare le imbarcazioni che partecipano alle regate d'altura: la formula RORC nel 1925.
Da rilevare un particolare curioso, che può contribuire a spiegare l'origine del guidone sociale del Circolo Velico Ravennate:
Guidone del Rorc club guidone del CVR
28/ YRA Royal Yachting Association. Regole discusse ed accettate nel 1906 per la sicurezza delle imbarcazioni per regate d'altura



1959 varo di un DC7 costruito dalla ditta Della Pasqua Carnevali che operava nel capannone nella foto: la prima porta finestra era l'officina di Ballardini, la seconda l'ingresso del Cantiere

Assemblea del 24 Dicembre 1961.

In quest'Assemblea termina il primo mandato del presidente Rosetti[29]. Si apre alle ore 10 in seconda convocazione presso la Casa Matha. La relazione illustra i miglioramenti apportati alla sede, le spese impreviste che si sono dovute affrontare a causa di mareggiate, la costruzione di un moletto e la realizzazione di uno scivolo per alaggio e varo delle imbarcazioni. Con grande soddisfazione si fa presente che nonostante gli imprevisti il triennio si chiude con un attivo di £ 177.172 e lascia al Consiglio che verrà una situazione finanziaria sana che permette di affrontare il futuro con serenità.

Nell'ambito sportivo si nota che iniziano a prendere rilevanza le regate per barche d'altura, riservate alle classi RORC. Con la collaborazione dei circoli di Rimini, Venezia e Trieste hanno avuto luogo le regate seguenti:

1959: regata Ravenna–S. Giovanni in Pelago-Ravenna e Ravenna – Sansego–Rimini;
1960: due regate identiche al 1959;
1961: stesse regate per la classe RORC, più una per derive classe *Flying Dutchman*, particolarmente riuscita.
Per il triennio 1962-63-64 l'elezione alle cariche sociali dà il seguente esito:
Presidente Dott. Guido Rosetti
Vice Presidente Dott. Lanfranco Amadesi
Segretario Rag. Gianni Alessi
Tesoriere Sig. Ettore Lugaresi
Consiglieri: Rag. Teseo Subini, Sig. Stelio Miserocchi, Dott. Leo Minighetti
Commissione Sportiva: Ing. Epaminonda Ceccarelli, Sig. Carlo Ferruzzi, Geom. Adriano Panzavolta, sig. Italo Boni,

29/ Con questo primo mandato si apre per il Presidente Rosetti una lunga ed ininterrotta presidenza, durata la bellezza di 34 anni per ben 11 mandati consecutivi. Il 12° è purtroppo rimasto incompiuto per l'improvvisa scomparsa.

Signore “anni 60”, partecipano alla vita del Circolo. Sono anni di crescita per la città e per il CVR. Nella pagina a fianco un momento della inaugurazione della sede a mare.

CIRCOLO
VELICO
RAVENNATE

Circolo Velico Ravennate

CAP 2

I presidenti

di Enzo Bruni

Di quelli che hanno portato il giovane CVR allo svezzamento, ovvero Reggiani e Grandi, abbiamo parlato diffusamente raccontando i primi anni di vita del nostro club. Non ci sono stati solo loro e sentiamo il dovere di tracciare un breve profilo per tutti coloro che hanno per periodi più o meno lunghi condotto il nostro sodalizio.

Guido Rosetti

Il dott. Guido Rosetti è stato il presidente rimasto in carica più a lungo e alla sua scomparsa con delibera assembleare gli è stata giustamente dedicata la sede sociale. La storia di Rosetti all'interno del CVR inizia molto presto, infatti all'età di ventisette anni è già fra i soci fondatori del nascente sodalizio, nel 1949 lo troviamo fra i consiglieri, nel 1952 diviene vice presidente. Infine nel 1958 viene eletto presidente per la prima volta e lo rimarrà fino al 18 giugno 1995. Non è difficile immaginare che fra il più attempato presidente Grandi ed il giovane Rosetti vi sia stata un'affinità di idee che vanno oltre alla condivisione della passione per il mare. Entrambi erano laureati in Agraria ed entrambi conducono con abilità delle imprese agricole di dimensioni importanti. Si può insomma facilmente immaginare il giovane Rosetti quale ottimo apprendista di Grandi che al momento dell'avvicendamento prosegue l'opera che assieme avevano tracciato. Di carattere schivo e riservato ma non privo di carisma, si è speso sempre con generosità per l'istituzione che ha amato sentendola un pochino come una sua creatura, d'altro canto i soci hanno compreso ed apprezzato questo costante impegno e ricambiato confermandolo con larghe maggioranze per ben dodici volte. Altro grande pregio da riconoscere sicuramente a Rosetti è la capacità di contornarsi di uomini di grande valore iniziando dai segretari che è doveroso ricordare: Gianni Alessi, Edoardo Rossi e Gianni Paulucci. Inoltre gli addetti alla conduzione materiale come gli impiegati e i custodi.

Rosetti nonostante il carattere schivo ha condotto con abilità il CVR verso traguardi assai importanti, un esempio fra tutti la realizzazione del molo di protezione dei posti barca (frutto di estenuanti trattative con le istituzioni) e la concessione demaniale per ospitare l'attuale porticciolo. Molti ricorderanno che la flotta dei soci era ospitata sul lato NW della darsena pescherecci ed era costituita da poche decine di imbarcazioni, anche in ragione dell'impossibilità di metterne altre. La realizzazione della nuova struttura diede in pochi anni notevole impulso alla nautica d'altura ravennate fino a superare di gran lunga le 200 unità. Oltre a quanto detto la sede a terra del CVR è stata a più riprese ampliata e negli anni sessanta è stata inaugurata la sede a mare dove oltre a creare un punto di aggregazione per i soci possessori di imbarcazioni si dava la possibilità di un ricovero al personale addetto alla custodia delle imbarcazioni. In seguito all'adeguamento dei moli nel 1999 è stata inaugurata l'attuale sede che il "Presidente" non ha potuto vedere. Oltre all'impulso di carattere strutturale che ha dato, la presidenza di Rosetti si caratterizza anche per la forza che ha dato all'attività sportiva, sia nel comparto d'altura che nella promozione delle attività formative (corsi Olimpia, scuola di vela) e innumerevoli regate per derive. Non a caso il 5 settembre 1989 l'assegnazione personale a Rosetti e al CVR come istituzione, della Stella D'argento per meriti sportivi, un riconoscimento che il CONI conferisce alle persone ed alle associazioni sportive che si sono particolarmente distinte nella organizzazione di eventi sportivi. Il Circolo ne ha ricevue altre ma la prima è stata conquistata durante la sua presidenza.

Augusto Poverini

E' vicepresidente nel giugno 1994 quando scompare prematuramente il presidente Rosetti. E' un imprenditore di successo nell'ambito della metallurgia molto ben inserito nella vita cittadina. Conclude il mandato il 2 aprile 1995, la sua presidenza oltre a esser durata poco è stata anche testimone di un momento turbolento della vita sociale del CVR.

Giuseppe Poggiali

Imprenditore di notevole peso nell'ambito portuale conduce il CVR dal 27 aprile 1995 fino al 2009. Nella medesima assemblea viene eletto anche Pietro Cortesi che viene nominato vice presidente e in numerose occasioni sostituirà il presidente lontano per i suoi numerosi impegni imprenditoriali. Durante la presidenza Poggiali saranno approvati alcuni importanti cambiamenti statutari, il mandato del consiglio direttivo verrà portato dagli originari tre anni a quattro per rispettare le indicazioni Coni e quindi sintonizzarsi con le scadenze olimpiche. Non meno importante è che nel 2004 l'istituzione assume una personalità giuridica. Infine, allo scadere del suo mandato, viene inaugurato il nuovo corpo di fabbrica che funge da deposito attrezzature con annessi servizi per gli atleti della scuola vela e la sala polifunzionale intitolata, poi, a Marco Minardi storico segretario del CVR.

Egidio Dal Fiume

Nell'assemblea elettiva del 2009, per l'azione di un gruppo di giovani ben organizzati in assemblea, si sovvertono gli schemi abituali portando un ampio rinnovamento nel direttivo, all'interno del quale viene conferita la carica di presidenza al prof. Dal Fiume, un luminare di oculistica già primario del reparto presso l'Ospedale di Ravenna, conosciutissimo sia a livello cittadino che nazionale, grazie al suo brillante percorso professionale. Egidio è un grande appassionato di vela con alle spalle una lunga esperienza di regate, negli ultimi anni frequentate con il First 40.7 Enribet di cui era armatore, che è ancora ormeggiata ai nostri pontili, utilizzata attualmente dalla figlia e dal genero Mario Berlati. Sotto la sua presidenza il CONI ha riconosciuto dal CVR la stella d'oro al valore sportivo. Purtroppo nel marzo del 2015 ha rassegnato le dimissioni per gravi problemi di salute che ne porteranno alla scomparsa il 13 giugno del 2019.

Gianni Paulucci

Una figura storica per il circolo, per lungo tempo segretario generale, il cavalier e Grande Ufficiale Gianni Paulucci vive con intensità anche lui il mondo imprenditoriale, dopo aver maturato esperienze in campo finanziario ed assicurativo. Attualmente conduce assieme al figlio un'importante agenzia che si occupa di prodotti assicurativi e finanziari con una particolare specializzazione nella nautica da diporto. In ambito sportivo la sua carriera inizia da giovane come giocatore di basket, in curriculum un titolo italiano conquistato in serie A con la Virtus Bologna. Dopo l'attività come atleta è approdato al mondo sportivo dirigenziale divenendo con nomina ministeriale anche consigliere di Sportass, grazie alla preparazione nel settore. Gianni infine approda al mondo della vela e fa parte dello staff dirigenziale del CVR dal 1970 ricoprendo per molti anni la funzione di segretario, con il presidente Rosetti prima e Poggiali poi, nel contempo ricopre per ben sedici anni cariche ai vertici della Federazione Italiana Vela di cui è stato anche vice presidente. Al suo attivo può vantare il conferimento per meriti sportivi della stella argento conferita dal CONI di cui ovviamente si fregia anche il CVR. Ancora è d'obbligo riconoscergli una notevole conoscenza del nostro sodalizio e di tutte le vicende che si sono succedute nel lungo periodo della sua permanenza in consiglio. Attualmente è il promotore di un ricambio generazionale nel consiglio direttivo al fine di apportare nuova linfa e nuove idee.

Inaugurazione sede a mare

I segretari

I presidenti sono e sono stati rappresentativi di questo nostro sodalizio, ma non bisogna dimenticare che sul piano operativo sono state altrettanto importanti tutte le persone che hanno collaborato nelle varie attività svolte dal CVR ad iniziare dai consiglieri a tutte le persone che a vario titolo si sono occupate di qualcosa spendendo energie e tempo libero per amore dello sport. Nominarli tutti senza far torto ad alcuno è assolutamente impossibile tanti sono stati nel tempo, dai giudici di gara ai comitati di regata agli istruttori di scuola vela ecc, ecc. Ci limiteremo a ricordare i segretari che nella nostra istituzione sono stati sempre un alterego dei presidenti ed in quanto tali hanno dato forse più di tutti in termini di disponibilità ed impegno.

Fra tutti, di cui purtroppo non possiamo dire molto essendo stato il primo segretario, il ragionier Gianni Alessi, una persona di carattere schivo,estremamente educato e cortese, amministratore della C.L.A.R. oltre a diverse altre attività imprenditoriali della nota famiglia Cagnoni. Frequentava il mare già prima di approdare al CVR avendo svolto il servizio militare in Marina durante gli anni tragici della guerra, approdato alla nautica da diporto ha navigato con diverse imbarcazioni di cui alcune costruite assieme a Giuseppe Belardi la prima un Lightning poi ceduta a Raul Gardini. Convertitosi alla pesca a quei tempi piuttosto divertente prima praticata con una scialuppa di salvataggio riadattata, successivamente con un piccolo peschereccino fatto costruire appositamente. Per la nostra istituzione si è prodigato come segretario dalla prima assemblea nel 1949 al 1964 almeno ininterrottamente, ultima data certa.

Al rag. Alessi succede il rag. Edoardo Rossi. Giovane dinamico funzionario di banca del Credito Romagnolo, inizia a frequentare il CVR come “finnista”: il suo era rosso come quasi tutte le barche che ha armato. La grande passione per la nautica l’ha portato a frequentare i campi di regata prima ed ad interessarsi attivamente alla nostra istituzione poi. Armatore del Passatore Orao navigava intensamente tra le boe. Fra le tante cose che si sono realizzate durante il periodo in cui ha retto la segreteria ricordiamo la scuola vela e la saletta soci. Sicuramente il merito maggiore di questo appassionato segretario è stato trasmettere la passione e l’amore per il CVR ai figli Daniela e Paolo i quali ancora portano fattivi contributi alla vita sociale .

Claudio Brera

Parlare dei viventi non è facile, tuttavia è doveroso tracciare un profilo di questo nostro socio che da anni si dedica a questo “ingrato” compito. Laureato in fisica, dopo varie esperienze lavorative, diviene dirigente apicale della divisione informatica di Celcoop, approda al CVR negl’anni 80 e per via della sua professionalità viene subito precettato dal coriaceo Marco Minardi che lo impegna nella digitalizzazione dell’ufficio. Dice di lui il presidente Paulucci, con una battuta, che è un ottimo segretario ma “troppo oculato nelle spese del CVR”.

Edoardo Rossi premiato dopo una regata fra passatori. A sinistra un momento con il presidente Guido Rosetti e Gianni Paulucci.

I custodi

Primo fra tutti è stato Geremia Civenni, che divenne custode della prima sede nautica del CVR, quella piccola costruzione che costituì la prima sede. Significativa e certamente preziosa la sua presenza, che accompagnò il Circolo dalla nascita alla maggiore età: la sua attività presso la nostra struttura è durata fino al 1968. Con il progredire, sia in termini di dimensioni sia del numero degli associati, l'impegno da semplice guardiania si trasformò in un lavoro vero e proprio. Lavoro che doveva soddisfare una molteplicità di esigenze, dall'assistenza nell'alaggio e varo delle piccole imbarcazioni alla manutenzione delle attrezzature, al riordino costante della sede. A quel tempo non esistevano nè gru nè argano, e le barche non pesavano poco, un Finn 110 kg, uno Snipe 200 kg. Come si è visto dai verbali di Assemblea, fu successivamente attivato il bar, che per quanto rudimentale e semplice doveva comunque essere gestito e che fu anch'esso affidato al custode. Geremia aveva una famiglia numerosa che venne in buona misura coinvolta nelle crescenti esigenze del Circolo, in continua espansione. Per molti anni il custode titolare fu infatti assistito dai figli Buonafede e Pietro (Piero per tutti) presenti ogni giorno durante il periodo estivo, affiancati anche dal terzo fratello, Remigio che poi divenne titolare del bar Timone, nei momenti di maggior impegno.

Col cambiamento sostanziale del porticciolo si rese necessario creare un punto di sorveglianza della flotta e di conseguenza affidare il compito a persone di esperienza anche in ragione del fatto che i posti barca erano esposti al maltempo per via del moto ondoso e delle maree che con i venti del primo e secondo quadrante divenivano particolarmente insidiosi. Il primo è stato Duilio, cui è seguito Romeo Osti aiutato dalla moglie Marta: Romeo sembrava burbero,taciturno, scostante, diffidente. Era tutta apparenza, in realtà era un lavoratore infaticabile di grande generosità, sempre disponibile ad aiutare chi aveva difficoltà. Marta era sempre pronta ad aprire il "suo salotto" ove era difficile non fermarsi a fare due piacevoli chiacc here sempre ben frequentato.

Altri personaggi che meritano di essere ricordati sono Marco Minardi e Mario Saragoni ai quali sono stati intitolati una sala polifunzionale e la Scuola Vela. Minardi era conosciuto anche col nomignolo di Marco Vino perché prima di assumere la funzione di impiegato tutto fare era un commerciante di vino. Uomo che godeva della fiducia del presidente Rosetti, accentrava su di sé innumerevoli compiti. Piuttosto di frequente oberato da troppe incombenze diveniva scorbutico ed intrattabile. Ma i realtà oltre ad essere stato una preziosa risorsa per il Circolo che sentiva suo anche perché socio, era molto disponibile verso le esigenze dei soci pur seguendo il suo schema di priorità.

Mario Saragoni grandissimo appassionato di sport ne ha praticato diversi con ottimi risultati, canottaggio, pallavolo, pallacanestro ed infine approdato alla vela. Si è dedicato principalmente all'organizzazione della scuola di vela per i giovani occupandosene per molti anni . Per il CVR è stata un preziosissima risorsa, l'organizzazione dei corsi era particolarmente impegnativa per via dell'alto numero di ragazzi che il circolo accoglieva.

A sinistra Marco Minardi e a destra Mario Saragoni.
Due figure fondamentali per l'attività del CVR

Circolo Velico
70
Ravennate

F.J
I-1317

Circolo Velico Ravennate

CAP 3

70 anni (o quasi) di Scuola Vela

di Daniela Rossi

Stabilire una data precisa di inizio dei primi corsi di vela non è facile, però sappiamo che nel 1951 esisteva già una Commissione Sportiva che aveva il compito di organizzare e migliorare tutto ciò che era inerente al settore agonistico sportivo del Circolo. A quei tempi era molto attivo ad alto livello: basti pensare che nel 1956 è stata organizzata una Regata Internazionale per la classe Flying Dutchman alla quale parteciparono una trentina di imbarcazioni provenienti da Italia, Francia, Germania, Svizzera ed Olanda.

I primi lavori per assicurare i servizi necessari a svolgere l'attività sportiva, vennero svolti tra il 1952 ed 1955 quando alla struttura esistente, ma ancora priva delle più elementari necessità, vennero aggiunti gli spogliatoi, le docce, una saletta ("fare saletta" è un modo di dire che con il tempo è diventato l'espressione comune tra gli Istruttori della Scuola Vela, per indicare il momento dedicato alla teoria) e la recinzione. A quei tempi tra i membri della Commissione Sportiva c'era Claudio Secchi, persona dal carattere sanguigno ma di grande capacità e carisma. Secchi negli anni a seguire accompagnò tanti ragazzi, molti di loro sono ancora velisti. Niente carrelli stradali, pulmino o gommone ma semplicemente tanta voglia di andare per mare ed all'avventura, con mezzi a dir poco discutibili. Il mezzo di trasporto era un furgoncino con una struttura di tubi Innocenti che adesso sarebbe improponibile. A quel tempo era l'unico modo (e non da tutti) di potersi trasferire da un circolo all'altro.

Nel 1954 venne deliberato di ampliare la sede sociale del Circolo e fu preso anche l'impegno di migliorare l'attrezzatura nautico-sportiva compresa quella per la parte agonistica: un bel risultato per tutti i soci ed atleti del Circolo. Un anno più tardi fu portata a compimento la costruzione del primo lotto del magazzino destinato al ricovero degli attrezzi e di una gru di alaggio. Era il 1957, anno in cui Beppe Croce divenne Presidente del Consiglio Direttivo dell'USVI (poi F.I.V.) che aveva come scopo quello di diffondere la vela tra i giovani. Per portare avanti il programma Beppe Croce istituì una commissione di lavoro, poi Commissione Allievi, che nel 1961 progettò i "Corsi Olimpia", una vera rivoluzione per la promozione e lo sviluppo della vela giovanile. Nello stesso anno dal 28 al 31 marzo, si tenne a Genova il primo corso per Istruttori velici, con lo scopo di unificare il sistema di insegnamento nelle scuole di vela e venne pubblicato il "Manuale dell'Allievo".

Il primo raduno tecnico nazionale per allievi esperti provenienti dai Corsi Olimpia si svolse a Portonovo (Ancona) nel settembre del 1963. Fu così che si passò da una scuola vela un po' naif ad una scuola vela più strutturata. Il 5 dicembre 1964 l'Unione Società Veliche Italiane cambiò il nome in Federazione Italiana Vela**.** Le barche utilizzate per i corsi erano i Flying Junior (FJ), deriva che ebbe un enorme successo. Gli allievi li chiamavano gli "arancioni", erano le barche costruite dall' Alpa e si distinguevano dagli altri perché lo scafo e l'ultimo ferzo della randa erano di colore arancione. Parevano le barche di Topolino e piacevano molto ai ragazzi.

Sotto l'egida del C.O.N.I. e dell'USVI ed allineandosi a quanto avveniva presso i principali clubs nautici, all'inizio degli anni '60 l'allora presidente del CVR Guido Rosetti insieme a Teseo Subini e Lamberto Bazzoni diedero vita ai corsi Olimpia, con l'obiettivo fondamentale nello statuto di far conoscere e praticare la vela a tutti. I corsi si svolgevano solo sui citati "arancioni" che bordeggiavano all'interno delle dighe foranee appena completate. A terra non esisteva nulla se non un moletto di cemento a protezione dei futuri posti barca del CVR.

A quel tempo i telltales (i filetti), la tattica di regata, la pressione delle raffiche, la layline…... erano tutti perfetti sconosciuti. In compenso qualche volta si andava "in crociera" fuori dalle dighe fino a Point Beach (Punta Marina) oppure, meta considerata quasi caraibica, fino alla foce del Lamone a Marina Romea. Ma i tempi erano maturi e nel 1965 si ha traccia nei verbali di un contributo erogato dalla Lega Navale Italiana di Lire 80.000, da destinare ai Corsi Olimpia. Allora venivano organizzati quelli che ora vengono chiamati "campus", utilizzando delle tende da campo in tela grossa verde/marrone e con una cucina da campo. Ci si presentava con puntualità all'alza ed all'ammaina bandiera per sottolineare quel senso di educazione civica, che non abbandonava mai i ragazzi nonostante le apparenze.

Sotto le direttive del Prof. Bazzoni, persona di poche parole, sempre seria ma allo stesso tempo molto disponibile tutto crebbe rapidamente. In quegli anni Giorgio Franchi Paguro, Vladimiro Vecchi, Paolo Vichi, Roberto Bazzoni (proprietario di un bellissimo FD Alpa, gemello del mitico ITA - 311 Aldebaran VII che aveva regatato alle Olimpiadi di Tokio 1964 con l'equipaggio Mario Capio – Marco Sartori) e Michele Riti Ghetti navigavano con spirito amatoriale tra le dighe foranee di Marina di Ravenna. In palio l'arancione 991 (un missile, tanto da far venire il dubbio che non fosse totalmente in stazza).

Il CVR è sempre stato all'avanguardia nellla grafica. Qui alcuni esempi molto gradevoli.

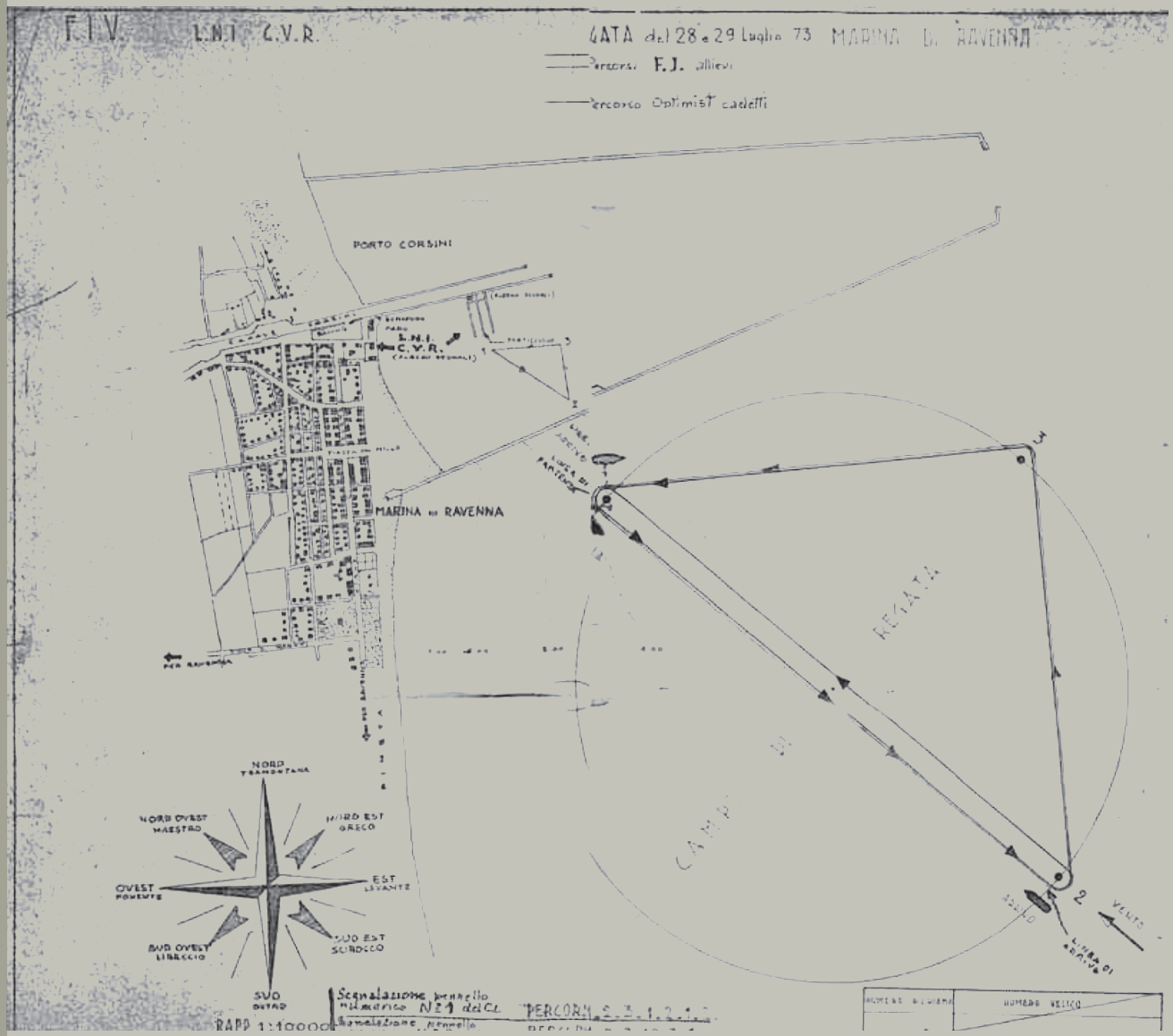
Per tutti loro il “battesimo del mare” fu nell’estate del 1969 con la regata zonale FJ alla Lega Navale del Lago delle Nazioni. All’inizio degli anni ’70 dal pontile del Circolo non ci si poteva più tuffare per non rischiare l’osso del collo, causa l’interramento del bacino e con la bassa marea bisognava portare le barche sulle ruote delle invasature almeno fino ad un centinaio di metri dalla riva per poter mettere giù il timone ed un po’ di deriva, ma non ci si perse d’animo. L’allora Segretario Edoardo Rossi avvertì l’esigenza di avere qualcuno che fungesse da istruttore dei corsi di Scuola Vela e così nel 1971 scelse Walter Cavallucci che nel ‘74 a Livorno divenne Istruttore di 1° livello.

La crescita dell’attività sportiva rese necessario l’acquisto di un verricello elettrico per l’alaggio delle imbarcazioni; fu sistemano lo scivolo e riqualificato il pontile con palificazioni in legno. Il magazzino del custode Aurelio chiamato Oriac (dopo di lui ci sono stati Gaetano ed Alfio), aveva due ingressi (uno dove attualmente c’è la cucina del ristorante ed uno sul retro dell’attuale Ufficio Segreteria) ed era un luogo magico dove i ragazzini entravano con riverenza. Lì trovarono ricovero le vele, i remi, le attrezzature delle barche scuola, i fuoribordo che servivano per i mezzi di assistenza e poi c’era il suo banco da lavoro con tutto ciò che serviva per svolgere lavori di ordinaria manutenzione. E’ stata una scuola di vita parallela a quella sportiva, dove si imparava a rivettare, a fare le piombe, ad avere cura dell’attrezzatura disponibile. E lui, sempre gentile, insegnava ai “suoi ragazzi” senza perdere la pazienza (sì che ne aveva tanta!) e senza essere troppo oppressivo. Venne definita la zona per il deposito delle barche scuola tra la sede del Circolo ed il “capannone di Ballardini”. Fu un grande passo in avanti: a quei tempi non era consueto per un Circolo avere una zona di rimessaggio, per di più coperta!

La scuola vela era ancora più ruspante che tecnica, ma i partecipanti erano numerosi e tra loro alcuni che avrebbero lasciato un segno indelebile nel mondo della vela come Giuseppe e Matteo Plazzi, Roberto Onoranti detto Piro, Giovanni “Dondo” Ballanti, Giovanni Ceccarelli che tutti chiamano ancora il Cecca. Matteo è finito su Luna Rossa e BMW Oracle, Piro e Dondo su Azzurra, Cecca è un noto progettista. Si facevano tre uscite a settimana di cui due lezioni in mare ed una di teoria, tenuta da un Comandante della Marina in pensione. Le barche venivano assegnate per merito: oltre a due FJ in legno del Cantiere Galletti, c’erano quelli con i numeri velici 991, 665, 384, 1317, 1318, 2573.

Tra tanti, un aneddoto che riguarda un mondo che non c’è più. Era l’estate 1973, bisognava raggiungere Cervia per delle regate con una flotta di sei FJ senza barche appoggio; quindici miglia lungo costa parevano una piacevole avventura, favorita da un meteo compiacente e dai genitori un po’ apprensivi ma fiduciosi. Quell’anno però il Maestrale faceva scherzi pomeridiani tanto insoliti quanto brevi e molto sgarbati, tant’è che dopo aver traguardato la foce del Bevano, le belle nuvole bianche del bel tempo diventarono sempre più grigie e cominciarono a fare “la punta” nera in direzione Maestrale, che tradotto in parole voleva dire “colpo di vento imminente”. Prua a terra e barche in secca appena in tempo che già le vele non ancora ammainate, frustavano rumorosamente l’aria piena di sabbia polverizzata dalle raffiche di vento. Gli equipaggi erano in spiaggia ma lontani dal mondo conosciuto. Il telefono più vicino, necessario per avvisare i genitori e Secchi già arrivati a Cervia, era a qualche chilometro da percorrere a piedi camminando lungo la battigia battuta dal vento e in mezzo alla vegetazione mediterranea. In realtà nessuno ebbe paura e passata la buriana tutti ripresero il mare fino a Cervia.

Il 18 e 19 agosto 1973 si ha traccia di una regata zonale “Corsi Olimpia”, alla quale potevano partecipare le imbarcazioni arancioni o quelle della LNI con equipaggi dei corsi della IX Zona Nord (suddivisione di quegli anni).



Il piano di regata delle regate per Flying Junior, del luglio 73

Sempre in quegli anni presero vita i primi 10 Optimist da regata del CVR. Li costruirono con i piani di costruzione appesi al muro di un garage in Via Umbria n. 24, Edoardo Rossi (Allora segretario del CVR) e Marco Minardi (figura storica del Circolo). Del "Cantiere Traversari" (questo il fantasioso nome del cantiere che in un secondo momento si trasferì nell'omonima strada del centro città, all'interno del magazzino di Secchi) in attività solo per quella occasione, si ricordano ITA 589 "Beluga" di Roberto Lobietti, ITA 590 "Paperino" di Andrea Minardi, ITA 591 "Cico" di Luca Dal Pozzo, ITA 592 "Orao" di Daniela Rossi. Per loro le fasi provinciali, regionali e nazionali dei Giochi della Gioventù, Meeting della Gioventù di Alassio, la prima edizione del Trofeo Optimist d'Argento di Torbole, i raduni F.I.V. al C.P.O. di Livorno… Era un bel periodo di vela e di amicizie. Scafo, antenne, timone e deriva rigorosamente in legno con vele di "Carozzo e Peer" di Sarzana.

Nell'estate '74 fu organizzato con De Marchi il raduno FJ con 27 partecipanti. La disciplina, alla quale i ragazzi erano poco abituati, era alla base del raduno che iniziava con l'alza bandiera e terminava con l'ammaina bandiera. Vi fu un piccolo "incidente" causato dalla issata di un paio di scarpe da ginnastica al posto della bandiera, che portò alla quasi esclusione di alcuni ragazzi, ma poi tutto terminò con una doverosa tirata di orecchie.

Nel '75 e '76 furono gli anni dei raduni zonali con i riminesi Gigi Baculo e Marco Prosperi. I ragazzi stavano al circolo tutto il giorno, pranzavano al Ristorante "Al Porto" di Romano Binazzi (di fronte alle pescherie di Marina) per poi uscire in mare nel pomeriggio. Erano raduni di selezione per andare al C.P.O. di Livorno, meta ambitissima!

In quegli anni la sede della Zona era presso il Club Nautico Rimini ed il Presidente era il Cav. Vezio Amati. Edoardo Rossi del CVR e Luigi Marchetti del Circolo Velico Punta Marina, con la loro lungimiranza, posero le basi per stimolare lo sviluppo della vela giovanile a livello zonale e poter dare la possibilità a tutti i clubs di potersi sviluppare e crescere. L'obiettivo fu raggiunto quando, al termine di quel ciclo formativo, si passò alla situazione tutt'ora in essere e che vede ogni Circolo in grado di avere una propria gestione ed attività. La Zona cominciò a proporre raduni zonali coinvolgendo Istruttori provenienti da altre parti d'Italia (si ricordano tra i tanti: Vincenzo Alessi di San Remo, Mario Siano di Ostia, Milan Morgan di Pyrano e Guido Bressan di Trieste) ed i Circoli iniziarono il loro sviluppo verso i corsi di vela e l'attività giovanile. Da quel momento al CVR cominciarono i corsi di vela con un centinaio di iscritti.

Marina di Ravenna 1974
A destra FJ 991 Settimana Velica del Savio 1973

FJ
I 991

Sopra una immagine degli “arancioni” i FJ Alpa in dotazione alla scuola del CVR. Sotto i fratelli Michele e Giulia Mazzotti festeggiano il titolo mondiale 420 conquistato nelle acque di casa, organizzato nel 2001 dal CVR.

regolamento

calendario scuola vela

Scuola Vela dell’anno successivo tratto dalla pubblicazione del calendario derive ed altura del 1984

Il settore della Scuola Vela iniziò ad essere un settore molto importante del CVR, prova ne sia che nel corso degli anni vennero acquistati diversi FJ, Caravelle, 420 ed Optimist. Le aule per fare “saletta” vennero ricavate costruendo una tettoia accanto al capannone dove Aurelio aveva trascorso diversi anni, per poi lasciare il posto a Moroni, grande marinaio. Un omino piccolo ed introverso ma con un sorriso che apriva il cuore. Lui, da buon marinaio, era sempre attento alle condizioni meteo ed i ragazzi erano soliti affidarsi ai suoi consigli: “Moroni, che tempo farà oggi?” e lui “Attenti che ci sono i scuri!”. Quanti insegnamenti era in grado di dare su meteo e nodi e con quanta velocità riparava le reti da pesca che a volte qualche socio o amico gli portava. Era bello guardarlo ed ascoltarlo. Impossibile stare ai suoi ritmi, quanto era veloce nel fare (bene) le cose.

La grande “ricchezza” della Scuola Vela sono state (e lo sono tutt’ora) le due dighe foranee, che hanno permesso di svolgere l’attività anche in situazioni difficili. In quegli anni il bacino ospitava solo gli ormeggi del Circolo Velico Ravennate e del Circolo Motovelico, per cui sia i corsi ma anche le partenze delle regate d’altura, si svolgevano nelle acque antistanti la sede del Circolo e sembrava essere in un grande lago.

Ed arrivarono gli anni ‘80, forse gli anni più proliferi della Scuola Vela ma anche per il CVR che ormai viaggiava a pieno regime ed era in grado di organizzare diverse regate ad alto livello (nazionali e di selezione) nell’arco dello stesso anno. Direttore a quel tempo era Edoardo Rossi, che ricopriva anche la carica di Segretario del CVR. Visti il numero di partecipanti e il volume di attività, si iniziò ad essere più “professionali” istituendo un regolamento ed un organico ben definito. Il parco barche ed i mezzi utilizzati giustificarono il fatto che la Scuola Vela del CVR fosse riconosciuta tra le più grandi in Italia. Nel 1983 c’erano a disposizione dei corsi: 9 classe 420; 12 classe FJ; 40 classe Optimist e infine un Caravel.

Foto di fine corso, davanti al capannone di Dellapasqua utilizzato per il rimessaggio estivo ed invernale di imbarcazioni e materiale della scuola vela

Il cortile del Circolo era un continuo pullulare di ragazzi che talvolta si fermavano a chiacchierare, anche dopo il termine delle lezioni.
Vennero inserite anche le tavole Winglider, per dare la possibilità agli allievi di provare il windsurf.

I corsi erano così organizzati in maniera ariticolata. Si iniziava con l'attività motoria tutte le mattine con partenza di corsa dal CVR ed arrivo al parco giochi della pineta (quella accanto al Park Hotel), poi esercizi sul posto e poi rientro al Circolo per metà mattinata cui seguiva la merenda. Si passava alla teoria ed armo barche, poi finalmente il pranzo cui seguiva l'uscita in mare. Alla fine quello che adesso chiamiamo de-briefing, ovvero analisi della giornata. Oltre ai gommoni, si usavano mezzi di appoggio che venivano chiamati "mezzini", erano barche dalla prua squadrata e basse di bordo, comode con le panche di legno e montavano al massimo un motore da 6 cv (il Tomos da 4,5 cv era una punizione!). Dopo vari anni, furono ceduti al Ravenna Yacht Club che ancora oggi li utilizza per fare manutenzione alle barche oppure ai pontili. I corsi con cento ragazzi non erano un problema per le risorse di quel tempo, gli spazi a terra ed in mare erano molto differenti da quelli di adesso e il corso finiva con una bella braciolata.

Nel 1989 anche per il circolo velico si profilò l'urgenza di fronteggiare il problema denso e ripugnante che tormentava la balneazione di tutta la riviera: la mucillaggine. Alghe fermentate, proliferate con invadenza per le temperature insolite o per l'inquinamento. Quell'estate lo specchio d'acqua della scuola vela dei piccoli era infrequentabile, quasi non si camminava nell'acqua bassa, puzzolente, orrenda! Una "ciusté", parlando romagnolo. Fu un danno grave per il turismo e, forse, un'avvisaglia dei danni del riscaldamento globale ma, nell'immediato, colpì severamente la scuola vela ed i tanti ragazzini che la frequentavano.

Il rischio di dover annullare un corso già iniziato, o di propinare ai bambini solo teoria e ginnastica, era molto alto. Fu così che a Mario Saragoni, direttore in quegli anni e persona alla quale la scuola vela è intitolata, venne un'idea eretica: tagliare le derive dei tre Optimist più datati, per permettere di far fare pratica agli allievi nei pochi metri a riva meno intrisi dell'immonda poltiglia. Così, per lo scandalo dei puristi che sostenevano nulla mai si potesse insegnare a quel modo gli istruttori indossarono degli stivali da pesca e, con i nasi tappati, fecero lezione con gli Optimist menomati di mezza deriva ed i bambini, se non altro, impararono che tutto si fronteggia, adattandosi. Una situazione che Saragoni volle sottolineare anche sul periodico "CiVuerRe" n. 4 settembre 1989 (coordinatore responsabile Paolo Randi) scrivendo come gli istruttori erano "immersi fino alla cintola in quella schifosa e puzzolente distesa di mucillaggine, per insegnare i primi elementari rudimenti della vela e per fare capire che il mare può e deve diventare quell'azzurra distesa che tutti conosciamo" e che "ci sono ancora persone che sono orgogliose di operare per il bene del loro Circolo".

Sempre in quell'anno gli allievi furono 300 e lo staff Istruttori 30! Si decise di prendere in esame un progressivo rinnovamento delle 67 barche della scuola, perché di veramente efficienti ve ne erano poco più della metà, sia per anno di costruzione che per usura. Il parco barche era così composto: 11 derive 420, 12 Flying Junior, 40 Optimist, 3 Europa e il solito Caravelle. La volontà di rinnovamento fu il punto di forza che consentirà al CVR di raggiungere gli obiettivi prefissati. In quegli anni la F.I.V. riservò molto spazio all'Equipe, un doppio duttile per le scuole di vela, un passo intermedio prima di una barca più impegnativa. E fu su quella imbarcazione che vennero fatti gli investimenti.

La scuola vela, anzi il Centro di Avviamento allo Sport come ricordava l'insegna sul capannone di "Dellapasqua" aveva un'organizzazione ormai collaudata ed era frequentata ogni anno da centinaia di ragazzini di Ravenna e non solo. Dalle 9,30 del mattino alle 18,30 della sera il CVR aveva una grandissima funzione sociale e la sede era viva e vivace (a volte forse un po' troppo, soprattutto in occasione delle braciolate di fine corso). Questo non incontrava il parere positivo di alcuni soci, che lamentavano chiasso e confusione. Una situazione che talvolta si riproduce ancora. Tuttavia la scuola porta vitalità, gioventù, nuovi e futuri atleti ma soprattutto contribuisce a far conoscere il nome del CVR e quindi diffondere l'amore per la vela ed il mare come da Statuto, che esplicita la missione di diffusione dello sport.

Nel 1993 il parco barche si era leggermente ridotto a 59 (a fronte di investimenti per le imbarcazioni pneumatiche, per gli Equipe e per gli Europa), così composto: 6 Equipe, 3 derive 420, 6 Flying Junior, 40 Optimist, 2 Europa e 2 Caravel. In quell'anno venne ufficialmente istituita la regata di fine corso per Optimist ed Equipe, denominata "Trofeo Ivo Emiliani – Nuove Vele" (prima edizione il 22 agosto), alla quale potevano partecipare i migliori allievi delle scuole vela dei clubs della zona (era la X° zona), con un massimo di 4 allievi per Circolo. Due prove e poi premi per i primi tre classificati.

La seconda edizione del "Trofeo Ivo Emiliani – Nuove Vele" si svolse il 14 agosto 1994, con le stesse modalità. In seguito la denominazione divenne "Regata di fine corso" (sempre per Optimist ed Equipe) e nel 2001 venne istituito un nuovo trofeo tutt'ora in vita e cioè il "Trofeo Adriano Panzavolta" (solo per Optimist). Purtroppo il calo di vocazioni verso la vela e una generica crisi sociale portò anche per il CVR un calo di iscrizioni, che tuttavia rimase una delle maggiori strutture sportive della Regione, sia per organizzazione che per serietà e qualità del lavoro. Gli stessi genitori continuarono ad esprimere pareri alquanto lusinghieri, consapevoli che i figli frequentavano un ambiente sano ed efficiente.

Inoltre, iniziata la costruzione del porto turistico di Marinara, venne interdetto l'uso dello scivolo, che permetteva alle derive di scendere e salire per fare scuola vela e allenamento. In quegli anni il direttore sportivo e della Scuola Vela era Paolo Rossi, che si trovò a fronteggiare queste difficoltà ma non si perse d'animo e lo fece con competenza. I corsi del 2008 e 2009, vennero organizzati sulla spiaggia antistante la sede della Associazione Nazionale Marinai d'Italia di Ravenna (sulla diga foranea sud) con Optimist, Equipe e FIV 555. Ogni mattina i gommoni venivano trasferiti dalla sede a mare del CVR alla spiaggia ed ogni sera il trasferimento avveniva al contrario. La stessa attività agonistica dovette modificare i propri programmi: in estate presso l'Adriatico Wind Club di Porto Corsini ed in inverno alla sede a mare del CVR dove per gli Optimist fu predisposto uno scivolo galleggiante accanto alla sede, mentre per 420 e Laser lo scivolo era lungo la prima parte del molo frangiflutti. Nel 2010 tutto tornò in sede e ripartirono l'attività di avviamento allo sport e quella agonistica: i ragazzi e le loro famiglie ripresero a frequentare il Circolo.

Anche la sede a terra del CVR era cambiata: i vecchi capannoni bianchi di Ballardini e DellaPasqua furono sostituiti da un unico corpo di fabbrica che contiene magazzino, veleria, spogliatoi e sala riunioni che viene utilizzato abitualmente per le attività di Scuola Vela, per le squadre agonistiche e i soci.

Oggi la Scuola Vela non è solo i corsi estivi, ma molto di più.

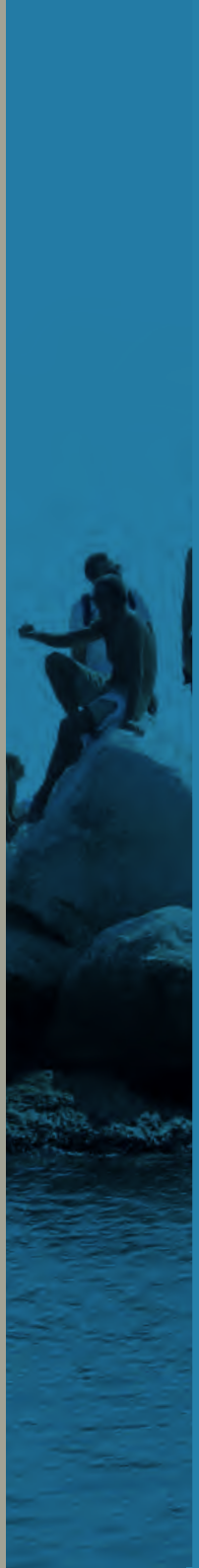
Con il passare degli anni le direttive della F.I.V. hanno portato ad una Scuola Vela più strutturata, più consapevole dell'importanza educativa sui ragazzi con una didattica più programmata. Il CVR ha integrato i propri corsi con iniziative culturali legate alla tradizione marinaresca, alla tutela dell'ambiente ed all'educazione sportiva.
La Normativa Scuola Vela di anno in anno definisce i tesseramenti, le coperture assicurative, le tipologie di barche in uso in una scuola, la sicurezza, le fasce di età degli allievi, le tipologie di corsi ed i relativi programmi.
Da parte sua il Circolo, attraverso il direttore sportivo Carlo Mazzini e al presidente Gianni Paulucci, si impegna a seguirne programmi e modalità, oltre che adottare ed utilizzare il materiale didattico messo a disposizione dalla Federazione. Sulla base di quanto sopra scritto, il parco barche ad oggi è così composto: 2 Trident '16, 2 derive 420, 2 Laser, 2 RS Feva e 17 Optimist.
Il nuovo codice della nautica, revisionato dal D.lgs. 229/2017, ha istituito la figura professionale dell'Istruttore di vela che ha portato ad una selezione di persone appassionate, competenti e motivate.

Precursore in zona e non solo, la Scuola Vela del C.V.R. di oggi è "Plastic Free" e l'erogatore dell'acqua messo a disposizione dal club, ha sicuramente aiutato ad eliminare le bottigliette di plastica a favore delle borracce. Tra i molteplici compiti degli Istruttori, c'è anche quello di sensibilizzare gli allievi ad un'educazione ambientale attraverso l'uso delle borracce, la raccolta differenziata, l'utilizzo responsabile dell'acqua.
Da parte loro, gli Istruttori cercano di riciclare quanto possibile ed usano il motore con attenzione alla manutenzione, velocità e consumi.
Un velista responsabile non deve mai dimenticare di rispettare l'ambiente, sia a terra che in mare.
Il Circolo Velico Ravennate è tra i clubs che hanno sottoscritto la Charta Smeralda, un codice etico per condividere i principi e azioni a tutela dei mari, rivolto principalmente agli amanti del mare ed a chi vive il mare per sport e per passione.

Aderendo al “Progetto VelaScuola” istituito dalla FIV in collaborazione con il MIUR (Ministero dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca) il CVR si è reso promotore dello sport della vela nel mondo scolastico. La maggiore professionalità, la vela nelle scuole, le giornate di promozione che il Circolo organizza od alle quali partecipa, hanno contribuito all’aumento di iscrizioni ai corsi di vela, che negli ultimi anni sono ritornati ad essere il fiore all’occhiello del Circolo Velico Ravennate. In altre parole **la vela come scuola di vita** è lo spirito con cui viene insegnato ai giovani allievi l’arte di andare per mare. Questa filosofia è il punto focale dei corsi del CVR nei quali gli Istruttori insegnano non solo le tecniche per poter condurre una imbarcazione, ma anche il rispetto per il mare e la natura e, non ultimo, lo spirito di gruppo che è fondamentale per le future generazioni di “gente di mare”.

A destra Lorenzo “Pech” Pezzilli, uno degli atleti di punta del Circolo Velico Ravennate, impegnato sull’Optimist.

Si ringraziano per il testo: Walter Cavallucci, Maria Teresa Ridolfi, Serena Saragoni



CAP 4

I trofei

Due trofei dedicati ai grandi personaggi che hanno animato la vita del CVR. Adriano Panzavolta, mitico "stazzatore" e... Topolino la figura creata da Walt Disney e portata a Marina da Cino Ricci.

TROFEO PANZAVOLTA

Protagonisti i giovanissimi

Il Trofeo Panzavola è una manifestazione riservata alle scuole-vela estive e ai giovanissimi che si avvicinano per la prima volta alla vela. Si tiene ogni anno a fine estate al termine dei corsi. L'iniziativa ricorda Adriano Panzavolta, socio fondatore e consigliere del CVR, grande appassionato di mare e di vela, scomparso nel 1995. Adriano è stata una figura perfino mitica nel promuovere la vela in Adriatico soprattutto per il suo impegno come "stazzatore". Ben noto a tutti gli armatori e agli appassionati che dovevano passare, per arrivare sul campo di regata, dai suoi strumenti di misura. L'idea del trofeo è nata alla fine degli anni '90 nell'ambito della Scuola Vela, all'epoca guidata da Mario Saragoni, e soprattutto grazie a Paolo Rossi, figlio di Edoardo, storico segretario del CVR. Un Trofeo per ricordare il desiderio di Adriano di vedere quanti più giovani avvicinarsi ed innamorarsi del mare e della vela. Molti dei velisti adulti di oggi ricorderanno quando andavano a stazzare le vele degli Optimist nella stradina di fronte al suo garage, con tutti i vicini alla finestra... La prima edizione del trofeo si è tenuta nell'estate del 2001. Da allora la manifestazione è cresciuta e si è evoluta in base alle nuove esigenze del mondo sportivo. Inizialmente, il trofeo è stato assegnato al 1° allievo classificato, poi passati a consegnarlo al più giovane velista in regata. Da qualche anno viene assegnato alla Scuola Vela che, con i suoi allievi, ottiene il migliore piazzamento nelle 3 prove che lo compongono. Resta anche oggi il riconoscimento al velista più giovane fra i partecipanti. Lo spirito alla base della manifestazione è quello di una giornata all'insegna del divertimento in cui i ragazzi possano mettere in pratica quanto appreso durante i corsi di avviamento alla vela, sia dal punto di vista tecnico, ma soprattutto per ciò che riguarda la correttezza sportiva, l'amore e il rispetto per il mare e per gli avversari.

Una immagine delle regate del Trofeo Panzavolta, che assegna una vela colorata e dedicata.

TROFEO TOPOLINO

Dai fumetti alle dighe

Sull'abbrivio del "Topolino sci" (che ai suoi tempi vide protagonista anche Gustavo Thoeni), del "Topolino golf" e del "Topolino arco", "Topolino vela" il Trofeo Topolino dedicato alla vela fu ideato e portato a Marina di Ravenna da Cino Ricci che ne seguì la parte organizzativa e quella promozionale. Durante il giorno si regatava in prossimità della diga foranea sud ma la sera presso la sede del CVR venivano organizzati intrattenimenti, spettacoli folkloristici ed iniziative varie.
Il Trofeo è stato uno dei primi esempi di regata a grande partecipazione dedicata ai piccoli velisti. Un modello che ormai raccoglie decine, se non centinaia di partecipanti. La visione di Cino Ricci, che a quel tempo, ben lontano dall'era digitale, era collaboratore del giornale a fumetti Topolino è stata ancora una volta vincente. La prima edizione è nel giugno del 1988, poi arriva a Marina di Ravenna dove si organizza la II edizione con 150 iscrizioni circa provenienti da tutta Italia oltre che da Jugoslavia e Danimarca. Il regatante più piccolo fu Nappi della Canottieri Napoli. Il vincitore un nome che poi ha fatto storia nella classe Optimist, Marcello Meringolo di Foce Cecina. Il secondo posto per Francesco Ivaldi, fratello minore di Matteo e Michele che navigavano insieme con il 470 come P.O. (probabili olimpici) spesso al CVR. Al terzo Ferdinando Bardini e poi Federico Strocchi, un allora giovanissimo molto bravo. La squadra del CVR con Strocchi, Alessandro Pezzi e Vania Cimatti vinse la classifica per Circoli. Nel 1990, sempre a fine giugno, partecipano 83 giovani atleti e vince Nicola Bregliasco di Marina di Carrara davanti a Elvira Nicolai di Pescara e Federico Strocchi.
Nel 1993 partecipano alla organizzazione anche il neo nato Europa Yacht Club, fondato da Raul Gardini per lanciare la sua seconda sfida all'America's Cup, e Italia Vela. Le date sono sempre a fine giugno ed è la sesta edizione del Trofeo che Ricci "riporta" a Marina dopo due anni di esilio a Desenzano, sono oltre 100 le imbarcazioni iscritte. I protagonisti sono Francesco Spirito, Luca d'Apote e ancora Strocchi. Si corre ancora nel 1994, purtroppo in contemporanea con il mondiale di Porto Rotondo, ma ci sono 115 iscritti e vince il giovane talento Luca Bursic che batte Sara Trebeschi.

Il Trofeo Topolino è stato uno dei primi grandi raduni dedicati ai piccoli marinai che si cimentano con l'Optimist.

I trofei del CVR che si ripetono ogni anno, sono il Città di Ravenna (il più datato), quelli dedicato a Silvano Casadei, a Epaminonda Nanni Ceccarelli (da qualche anno), il Guido Rosetti.

Kinder

PROGETTO VELA
PROGETTO VELA
C.V.R.

Circolo Velico Ravennate

Il match race rappresenta la disciplina più impegnativa e tecnica nel panorama velico e raccoglie la centenaria tradizione legata alla più antica competizione velica conosciuta come l'America's Cup dove si pratica una regata a due: il defender

CAP 5

Scuola di match race e Trofeo Trombini

deve difendersi dagli attacchi del challenger, che viene definito a sua volta da una regata di selezione. L'incontro a due è alla base di tutte le manifestazioni di match race e questo ha generato, nel tempo, una serie di regole speciali e di comportamenti degli equipaggi.

Il Circolo Velico Ravennate rappresenta in Italia il centro indiscusso di eccellenza per questa disciplina, posizione acquisita anche grazie all'organizzazione negli anni scorsi di una delle più importanti manifestazioni internazionali della specialità: il Trofeo Challenge Roberto Trombini, regata di grado 1 che per ben 13 anni si è svolta nelle acque antistanti al Circolo Velico, all'interno delle dighe foranee, permettendo di far conoscere al grande pubblico questa meravigliosa specialità velica e avvicinandolo ai grandi nomi della vela mondiale. Nato da una idea di Piro Onoranti e Andrea Trombini per ricordare la memoria del fratello Roberto, sotto la giuda tecnico sportiva di Matteo Plazzi, organizzato da Progetto Vela e dal CVR, ha visto in campo i migliori timonieri del mondo.
Il "Trombini" nasce nel 1995 quando Angela ed Andrea Trombini, rispettivamente vedova e fratello di Roberto, decisero di creare una manifestazione sportiva che rispecchiasse i valori di amicizia, sportività, competitività e lealtà che avevano sempre contraddistinto Roberto durante la sua carriera di velista. In un momento in cui il Match Race in Italia era ancora poco conosciuto, portò a coinvolgere tutto il CVR e diventò un volano capace non solo di far apprezzare quella disciplina ai giovani velisti ravennati, ma anche di far crescere all'interno del Circolo nuovi tecnici quali posa boe, arbitri e ufficiali di regata. Dal 1995 al 2007 sono passati da Marina di Ravenna una serie incredibile di talenti : da Russell Coutts, a James Spithill, Chris Dickson, Ed Baird, Dean Barker, Francesco de Angelis, Ben Ainslie, Flavio Favini, Peter e Magnus Holmberg. E' stato uno stimolo enorme per i nostri ragazzi e non fu un caso se in quegli anni nacque una scuola ed una tradizione di velisti nel vivaio del CVR, che di anno in anno si sono succeduti nel conquistare risultati eccellenti nelle classifiche di Match Race : Matteo e Luca Simoncelli (Campione italiano assoluto nel 2003 e nel 2004), Sabrina Gurioli ed Elena Orioli (Campione italiano femminile nel 2000, 2006 e 2007, campione europeo femminile nel 2006), Jacopo Plazzi e Umberto Molineris (Campione italiano under 19 nel 2007 e 2008) e Jacopo Pasini (Campione italiano under 19 nel 2004 e 2006, campione italiano assoluto per otto volte dal 2008, campione in carica, solo per citare i risultati più eclatanti.

Dal 2006 il CVR ha deciso di impegnarsi maggiormente nella promozione della vela attraverso la vela d'altura, per fare ciò il CVR può disporre di 8 Tom 28, la barca disegnata da Giovanni Ceccarelli per il Trofeo Trombini e usata in tutta Europa per manifestazioni simili. Grazie a questo il nostro sodalizio ad oggi riesce ad organizzare eventi che possono portare in mare fin oltre 100 persone. Una delle attività tipiche, oltre alle regate di match race, è il team building.

L'impegno del Circolo verso questo tipo di imbarcazioni ha portato un maggiore coinvolgimento di Soci e atleti che si sfruttano regolarmente questi mezzi da marzo ad ottobre nelle acque di Marina di Ravenna. Nel 2018 il Circolo Velico ha avuto il riconoscimento di Centro Federale di Match Race.

Sopra, Jacopo Pasini, fortissimo match racer e animatore della scuola del CVR per la specialità.

Sotto, Sabrina Gurioli, che ha condotto in molti assalti vittoriosi un equipaggio femminile con il guidone del CVR.

Alcune immagini del Trofeo Trombini in pieno svolgimento tra le dighe del porto di Marina di Ravenna, che per l'occasione diventava un autentico stadio dellla vela. Una grande tribuna era costruita a terra e le regate erano completamente visibili al pubblico. Vi hanno partecipato i più grandi campioni della specialità da James Spithil a Dean Barker.

Cino Ricci nasce a Rimini il 4 settembre del 1934. Cresce a **Forlì**, ma non riesce a perdere il contatto con il mare. Come scrive nella sua autobiografia (*"Odiavo i velisti"*, scritta con Fabio Pozzo, 2014) *«i velisti all'inizio mi stavano sulle palle, con le loro scuole di vela di élite. Io sono nato a Rimini, le barche le ho conosciute con i pescatori».* Cino impara tutto sulla navigazione durane la guerra, grazie a un pescatore di Cervia. Tornata la pace come moli altri pescatori romagnoli, in estate porta i turisti sulle vecchie barche con le vele colorate. Si apre subito alla vela internazionale, partecipando ai grandi eventi in Francia e Inghilterra, diventando un riferimento. E' socio onorario del Circolo dal 1988.

Circolo Velico Ravennate

CAP 6

Cino Ricci
La mia Marina di Ravenna

Cino Ricci è uno dei personaggi più importanti della vela italiana. La sua attività, in barca come skipper e terra come organizzatore di eventi, è stata fondamentale. A lui devono la carriera molti bravi velisti. Marina di Ravenna è stata una delle sue basi per la sfida alla Coppa America.

Sono arrivato la prima volta a Marina di Ravenna per pescare. Facevo apnea usando una maschera antigas che avevo tagliato. Mi ero iscritto alla Sub Delphinus che organizzava dei corsi per l'uso delle bombole. Non riuscivo a star lontano dal mare. Con loro ho fatto le prime esperienza in Mar Rosso: allora si atterrava a Hurgada in un piccolo aeroporto militare, il mare era fantastico.
In Adriatico navigavo con un vecchio "topo" con vele. Ma mi muovevo molto, andavo molto all'estero per le regate: a Marsiglia, poi La Rochelle, in Inghilterra. Era molto interessante e da li ho portato dei disegni di barche e una contaminazione che è rimasta molto viva. Le prime regate che ho fatto erano nel 68/69 con un Muscadet che avevo costruito per promuoverlo. Questa mia passione per la Francia mi ha portato alla collaborazione con il Cantiere Comar e Jean Marie Finot, un progettista che aveva le idee chiare. Nel 1970 ho cominciato a correre con Comet One, costruito dal cantiere per fare promozione in regata. Ho partecipato alle grandi regate del Mediterraneo ma la soddisfiazione maggiore è una regata che ho vinto e che per noi mediterranei è proibitiva. La Cowes - Dinard, circa 151 miglia, nata nel 1905 viene spesso usata come allenamento alla Fastnet Race e una volta all'Admiral's Cup. Ero riuscito a scavalcare la flotta ancorata in bonaccia controcorrente. Si passava vicino alla nave faro di Hamble e assieme a un altro concorrente e stavamo battagliando verso l'arrivo. Era pieno di secche e la strada giusta era tirar dritto sopra una secca, che doveva coprirsi con la marea. Il mio navigatore era Laurent Cordelle: ha fatto calcoli infiniti per poi dirmi di tirar dritto senza paura…. Insomma il mio avversario non ebbe il coraggio e finì per strambare e noi arrivammo al traguardo. Ho corso con il Comet One fino al 75, alternandolo alle barche grosse come il Vanina con cui ho partecipato all'Admiral's Cup, purtroppo per la squadra di Monaco Montecarlo, perché non avevamo voluto partecipare alle selezioni di Porto Cervo. Il fatto è che siamo finiti davanti a tutte le barche italiane, dopo il nostro allenamento sul posto, facendo incazzare più di uno.
Ho navigato per un paio di stagioni su Naif di Raul Gardini, volavamo il venerdì e sabato mattina c'era la regata che finiva regolarmente alla domenica a mezzo giorno. Io e Angelo Vianello tornavamo a casa a Rimini mentre Raul andava a Parigi per la Borsa. A bordo c'era un equipaggio francese che conoscevo bene organizzato da Sylvie Vanek che poi ha fatto parte ella struttura della Louis Vuitton Cup con Bruno Troublé. Con Raul ho navigato tanto anche a Marina di Ravenna, in mitiche uscite con il primo Moro di Venezia. Una volta ci siamo infilati su per il Candiano fino alla Darsena: al ritorno c'era un giovane della Capitaneria che ci inseguiva in auto intimandoci di tutto. E' finita che non gli ha dato retta nessuno e siamo scappati in mare aperto… C'era anche la sfida con Roberto Trombini che ho frequentato meno, aveva il suo gruppo, il suo equipaggio. L'amicizia con Raul è durata tanto, eravamo insieme anche a San Diego e con la sua barca a motore siamo andati fino a Guerriero Negro a pescare e vedere le balene, che raggiungono la laguna per riprodursi.

Cino Ricci era grande amico di Raul Gardini, che per un paio di stagioni lo ha voluto su Naif e in seguito lo ha coinvolto nel commento della Coppa America dai microfoni di telemontecarlo. In questa foto si riconosce al timone, con un equipaggio di ravennati. A bordo Arturo Ferruzzi con cui Raul condivideva spesso barche e regate.

Insomma frequentavo spesso Marina di Ravenna, sono partito con il Circolo Nautico di Cenenatico con cui avevo anche un legame anche professionale e con cui il CVR collaborava per organizzare le regate del Poker d'Assi e altri eventi. Ma Guido Rosetti era un grande presidente e ha insistito per avermi al Circolo, attraverso il quale prendevo la tessera FIV. Rosetti era un signore sia nel proporsi che nel parlare e comportarsi e spesso pagava di tasca sua anche le trasferte fatte peri l Circolo. E' anche per la grande collaborazione che si era stabilita con lui e Marco Minardi che ho deciso di portare Enterprise e Azzurra. Son venuto a Marina per i primi allenamenti perché era casa mia. Del resto il mare di Newport è come da noi: nebbiolina, vento leggero, mare piatto. Poche differenze. Allora sono andato ai Piomboni dove c'è adesso il cantiere Pier 12 di Dondo Ballanti. Con i miei fornitori abbiamo piantato nella sabbia due pali di ferro e poi riempito di cemento. Con una trave sopra abbiamo fatto l'argano per alare la barca. Sotto un pontile con dei galleggianti. Mi son fatto tanti tramonti là dietro, ci abbiamo passato delle ore. Me la godevo. Per gli allenamenti è venuto Tom Blackaller, che era il mio timoniere quando abbiamo fatto la campagna inglese di altura. Avevamo attrezzato due barche da crociera, GS 34, presi a prestito dagli armatori ravennati per esercitarci nel match race.
A quei tempi ero ossessionato dal programma e i dettagli non mi interessavano. Io dovevo per forza insegnare all'equipaggio che eravamo un gruppo. Poi dovevamo diventare un 'orchestra che migliorava il suo suono. Per alloggiare i ragazzi avevo preso Hotel Sole, che era chiuso da due anni. Con l'equipaggio abbiamo sgombrato tutte le camere dai rottami. Ho comprato reti e materassi, abbiamo tinteggiato tutto. Poi andavamo a correre in pineta. Molti brontolavano. È stato abbastanza duro in principio e qualcuno lo abbiamo perso. Altri hanno resistito.

A sinistra Cino Ricci con i due artefici principali della sfida di Azzurra: S.A. Karim Aga Khan e l'avvocato Gianni Agnelli. Sopra una immagine di una delle Azzurra nel momento del varo. Possiamo dire che, in qualche modo, la grande avventura dell'Italia inizia proprio a Marina di Ravenna e sui molti del CVR.

Regate che hanno fatto sognare: Azzurra sopravvento ad Australia II, che poi sarà la vincitrice della edizione 83 della Coppa America, che porterà in Australia a Perth. Azzurra era disegnata da Andrea Vallicelli. Dice Cino: “siamo stati i primi, eravamo come scalatori di fronte a una parete inviolata”. Azzurra finirà battuta da Victory nella semifinale sfidanti.

Cino Ricci ha ricevuto un importante riconoscimento alla carriera proprio presso la sede del CVR, nellafoto da sinistra Walter Cavallucci di World Sailing, Francesco Ettorre presidente della Federazione Italiana Vela e Donatello Mellina, del Consiglio della FIV, delegato per l'Atura.

Il Circolo ci aiutava e avevamo il suo appoggio per il collegamento con Capitaneria, per quante amicizie avevamo era utile. Dopo Marina ci è toccato andare a Gaeta perché c'era il centro del Coni: avevano insistito per ammantarsi di gloria. Anche li era mare piatto. Avevamo la sede nel palazzo di Nerone mentre Dennis Conner si allenava alle Hawaii. Dennis non sapeva dov'è Ravenna ne Gaeta: io gli dicevo "vado a casa di Nerone" e mi guardava allibito.

Un bel ricordo è il Trofeo Topolino. Io avevo una rubrica sul giornalino di Disney, era un diario su cui scrivevo consigli, come sentire il vento, come si fanno i nodi. Disney ci aveva autorizzato ad usare Topolino come mascotte della regata. Per i bambini era un divertimento. In una edizione mi ha aiutato anche Grdini, che aveva già fondato l'Europa Yacht Club.

Insomma il Circolo Velico Ravennate è sempre stato un appoggio per me. Arrivava ovunque. Se era una cosa semplice e burocratica c'era Marco Minardi. Guido Rosetti entrava in scena se serviva una apertura politica. Siamo stati insieme a un paio di riunioni della Fiv: essere con lui, io che ero stato un gran ribelle, voleva dire per me attutire certe difficoltà. Io sono stato ferocemente contro la Fiv e Beppe Croce me l'ha fatta pagare quando non sono andato a fare la selezione Admiral's con Vanina, perché ha visto i nostri risultati mentre la squadra ufficiale aveva fatto una brutta figura.

CAP 7

Matteo Plazzi
dal CVR alla Coppa America

Matteo Plazzi è socio onorario del CVR grazie alla sua carriera di atleta. Il suo ruolo a bordo è stato per anni quello di navigatore. E' uno dei pochissimi italiani che ha vinto la Coppa America da velista imbarcato. Faceva infatti parte dell'equipaggio di BMW Oracle che a Valencia ha battuto Alinghi in una edizione memorabile.

Il mio rapporto con il mare nasce durante le estati trascorse da bambino nella casa di famiglia ai Cottages di Marina di Ravenna, al Bagno Lucciola e all'amicizia con la famiglia di Anita e Nanni Ceccarelli, nostri vicini di ombrellone. Nanni aveva regalato un Optimist al figlio Giovanni; Giovanni ed io preferivamo passare il nostro tempo a girare con l'Optimist fra due boe di fronte al bagno, piuttosto che a correre dietro al pallone come facevano quasi tutti i nostri amici. Navigavamo in poco più di un metro d'acqua e Nanni stava li in piedi con l'acqua a mezzo busto, ci posizionava le boe, le spostava, ci seguiva continuamente, ci spiegava ed insegnava tutto della barca ed anche della vita. Chi lo ha conosciuto sa bene che rapporto sempre paterno lo legasse ai giovani.

Durante l'inverno trascorrevo dei pomeriggi interi nel suo studio ad osservarlo mentre lavorava; aveva un grande tavolo bianco (lo stesso dove oggi Giovanni tiene i suoi faldoni) su cui appoggiava delle stecche in legno lunghe e sottili; le teneva ferme con i pesi di piombo ricoperti con nastro di carta e poi iniziava a guardarle da varie angolazioni, metteva un peso nuovo, ne toglieva uno dei vecchi, ne spostava leggermente un altro e poi tornava a guardarle da lontano. Giovanni era al suo fianco, ogni tanto commentava, era coinvolto nel processo. Al contrario io avevo ben poca idea di quello che stavano facendo, ma mi piaceva stare li a guardare, in silenzio, affascinato da quanto vedevo. Era il modo di progettare le barche di quegli anni: tracciare linee d'acqua, sezioni trasversali, sezioni longitudinali e diagonali; in tutte quelle viste ogni singolo punto dovera essere allineato. Un'arte ben diversa da quella utilizzata oggi.

Così nacque la mia passione per la vela, che portò i mie genitori ad iscrivermi ai corsi di vela al C.V.R. dove, appena iscritto, fui subito arruolato per la mia prima regata. Regata sociale, stesso percorso tutti gli anni: partenza dentro alle dighe, isola d'acciaio, Punta Marina e ritorno. Era il 1971, c'erano previsioni di poco vento e Michele Ricci Ghetti, che aveva in uso un bellissimo Flying Junior in legno, cercava un prodiere leggero: io ero perfetto. Il nostro diretto avversario era Claudio Secchi, aveva una barca in vetroresina, meno performante della

Matteo Plazzi e la Coppa America, una relazione che dura da tempo. Dopo la carriera di velista è iniziata quella di tecnico per il COR, Challenger of Record. A seguito dei risultati conseguiti ha ricevuto dal CONI tre medaglie d'oro al valore atletico, due d'argento, due di bronzo e il riconoscimeto "Una vita per lo Sport".

nostra e cosi decise di giocare la carta di ottimizzare il rating. Si iscrisse con un equipaggio di tre persone: oltre a lui, la figlia Marina e Paolo Sangiorgi. Questa mossa gli permetteva un abbuono sul percorso di vari minuti. Dal 1971 la coppa di quella regata sociale resta orgogliosamente conservata a casa di Michele.
Alla fine degli anni 70, a chi fosse capitato di passeggiare sul moletto di Marina di Ravenna una domenica mattina, avrebbe potuto notare due barche di nove metri e mezzo che si esibivano in strane evoluzioni all'interno delle dighe, talvolta girando le boe che delimitano il canale, a volte andando a girare il traghetto. Quelle due barche erano Ovosodo e Moretto, con a bordo un gruppo di ragazzi pieni di entusiasmo capitanati dai rispettivi armatori, Roberto Trombini e Raul Gardini. Ogni domenica la posta in gioco era quella di far pagare all'armatore della barca avversaria il pranzo di metà pomeriggio da Saporetti, dove regolarmente terminavano le giornate. Sono certo che quell' inverno, quelle barche, quel gruppo di amici e quelle domeniche trascorse in allegria spinti dall'entusiasmo e da un sano spirito competitivo, abbiano acceso definitavamente in me la passione per il mare e per la competizione.
Da Ovosodo alla Coppa America il passo è stato breve, perché tutto è successo spontaneamente nel giro di qualche anno; il percorso è stato segnato dalla voglia di seguire la mia passione e le opportunità che di volta in volta mi si sono presentate.

Nei primi anni 80', uscito dagli ambienti ravennati, conobbi Lorenzo Bortolotti, persona che ha avuto il coraggio di contornarsi e far crescere tanti giovani italiani negli anni in cui i professionisti della vela erano solo americani. In quel periodo è iniziata la mia carriera di velista professionista.
Poi ho poi avuto la fortuna di navigare per oltre dieci anni con Pasquale Landolfi, generoso armatore dei tanti Brava, un uomo che voleva sempre e solo inseguire risultati importanti e che considerava il suo equipaggio come parte della sua famiglia.

Matteo a bordo di Naif, dietro di lui al timone Roberto Trombini, che l'aveva acquistata da Raul Gardini. L'equipaggio era composto in gran parte da velisti ravennati, che hanno poi fatto carriera in settori diversi. A sinistra a bordo del Vor 60 Winston, di cui erano skipper Dennis Conner e Brad Butterworth.

NEW ZEALAND

L'esperienza umanamente più significativa della mia carriera di velista è stata senza dubbio quella della mia partecipazione al giro del mondo. L'avvio non fu certo dei più semplici visto che il progetto di Longobarda per la Whitbread, su cui avevamo lavorato per un paio di anni, si perse nell'uragano di Tangentopoli. Fortunatamente poco dopo Brad Butterworth, che originariamente faceva parte del progetto italiano, mi chiamò per informarmi di un'interessante novità: Dennis Conner gli aveva affidato la gestione di Winston, un W60 con cui partecipammo all'ultima edizione della Whitbread (poi Volvo Ocean Race). Fu un'esperienza unica: stando un mese sulla stessa barca non si può bluffare. Ero l'unico italiano in un equipaggio composto per la maggior parte da neozelandesi e da persone che inizialmente non si conoscevano tra loro; avevamo tutti la forte motivazione che ci aveva spinti ad intraprendere quell' avventura ed il massimo rispetto reciproco; un esperienza che ricorderò sempre con piacere e che mi ha portato a consolidare amicizie importanti.

Nel 1997 Patrizio Bertelli lanciò la prima sfida di Coppa America con Luna Rossa, affidando la responsabilità tecnico-sportiva a Francesco de Angelis, timoniere con cui avevo condiviso gli anni di Brava. Da allora ho sempre vestito magliette Prada, prima come membro dell'equipaggio, poi coinvolto nella gestione del Team ed ora come organizzatore della Prada Cup. Unica parentesi sono stati gli anni in cui la Coppa America ha avuto budget più alto per gli avvocati che per i velisti, in quell'occasione ho fatto parte dell'equipaggio vincente di BMW Oracle.
Tuttavia il ricordo più forte e la mia gratitudine restano sempre per loro: prima Nanni e qualche anno dopo Roberto, che sono state le due persone che mi hanno fatto scoprire, entusiasmare ed a loro insaputa, guidato ad imboccare una strada che, iniziata come passione, in brevissimo tempo è diventata la mia professione.

L'augurio che oggi faccio ai ragazzi che si affacciano a questo sport, è quello di avere la fortuna di incontrare delle persone capaci di trasmettere emozioni, farli entusiasmare ed appassionare al mare ma anche di lasciarli sperimentare e sbagliare. C'è una cosa che unisce mio padre, Nanni e Roberto; tutti e tre mi hanno sempre dato saggi consigli ma anche lasciato scegliere e sbagliare.
Nella vita ho fatto tanti errori, a volte ho avuto una seconda chance e comunque ho sempre cercato di imparare dai miei stessi errori; ritengo che avere avuto il lusso di poter sbagliare da giovane sia stato fondamentale per la mia carriera.

A sinistra, a bordo di Luna Rossa con il timoniere Francesco de Angelis e tattico Torben Grael, nel 2000 a Auckland in Nuova Zelanda hanno vinto la Louis Vuitton Cup battendo AmericaOne di Paul Cayard.

In questa pagina Epaminonda "Nanni" Ceccarelli, nello studio che ha aperto negli anni 60 a Ravenna, uno dei primi in Italia ora condotto dal figlio Giovanni.

MORETTO

Circolo Velico Ravennate

CAP 8

Gli anni dell'Altura

La grande vela, nel senso dell'Altura e degli equipaggi numerosi comincia presto e trova grandi protagonisti tra i velisti e gli armatori. Una delle barche più famose che porta il guidone del CVR è il Moro di Venezia I di Raul Gardini. O Garibaldi di Roberto Trombini. Oltre a tanti campionati nazionali a Marina arriva anche la Lotteria del Mare, un abbinamento unico.

Si chiama con il pomposo nome di Altura quello che riguarda le barche grandi, le cabinate, che poi una volta erano… piccole. Altura sono le grandi regate di lungo percorso.
A Marina di Ravenna questa Altura comincia con appassionato spirito di scoperta fin dalla fondazione del CVR, animata soprattutto dalle barche che nelle domeniche di sole si incontravano in regata, con percorsi che si snodavano lungo costa, abili serpentine tra i punti fissi artificiali. Allora non esisteva impedimento "burocratico" ne fisico e le regate partivano dall'interno della Darsena, spesso la linea di partenza era posta con segnalamenti a terra e spesso non usavano boe ma manufatti, isole destinate alla lavorazione e scarico dei carburanti.
Lo Strale, che ancora oggi issa il guidone del CVR in regate dedicate alle barche d'epoca, può essere considerato a buon diritto uno dei simboli di quel tempo, dove si era pionieri non solo del navigare ma anche del costruire, dell'ideare. Lo Strale, di cui esiste un bel libro scritto dagli attuali proprietari, veniva considerato perfino pericoloso… eppure ha vinto di tutto. Prima di lui Santa Maria.

Al giorno d'oggi pochi si azzarderebbero a mettersi per mare con quello che una cinquantina di anni fa era considerato un gran lusso. Otto metri bastavano per navigare tutta la Croazia, le isole Ioniche e magari spingersi verso l'Egeo. E i cantieri erano generosi nel produrre cabinati. Ora ricordiamo il Passatore, ma ce ne sono tante altre: EC 8, Boxer, EC 26, Sangria, Arpege, Ecume de Mer. L'arrivo dei Comet 770 e poi 800 fu una gran festa per non parlare del Comet 910 o del Gran Soleil 34: lusso vero. La traversata verso "di la"?: altro che strumenti, si andava a occhio.
La prima Settimana Velica è del 1970 e diventerà un appuntamento fisso per molti anni. Un altro riferimento del calendario è la mitica Poker d'Assi, organizzato con il Circolo Nautico di Cesenatico e articolato su prove diverse di trasferimento.

Cagliostro è uno dei famosi quinta classe IOR che hanno popolato le banchine del CVR, prima armato Adamo Ricci poi da Antonio Ferrari era timonado da Franco Morandi con a bordo i fedelissimi Maurizio Cortesi e Roberto Facchini.

Raul Gardini comincia a portare in banchina barche importanti. Prima Naso Blu, un New Optimist disegnato da Dick Carter e costruito a Crespellano in quelli che poi saranno i Cantieri del Pardo. Poi Orca, sempre di Dick Carter, e Naif con cui partecipa all'Admiral's Cup e che il figlio Ivan ha ricomprato e riportato a Marina di Ravenna. Nel 76 arriva lo splendido Moro di Venezia disegnato da German Frers e costruito da Carlini, che Raul ha voluto per partecipare e vincere in tempo reale le più importanti regate.

Per divertirsi tra le dighe con barche di misura più ragionevole e vicina a quella delle barche presenti Raul Gardini costruisce il Moretto, sempre su progetto di German Frers. Il suo avversario più coriaceo è Roberto Trombini che ha un altro half tonner (quinta classe IOR), disegnato da Peter Norlin. Pierrot di Franco Nanni disegnato da Sciomachen, austero progettista che è facile vedere sui moli, è un altro quinta classe IOR, classe che a Marina avrà una storia ricca. La International Offshore Rule è il regolamento di stazza introdotto nel 70 che per oltre vent'anni ha assicurato ottime regate in tutto il mondo, all'interno del quale esistevano dei raggruppamenti che potevano correre anche a "level" (con classifica in tempo reale). Gli half tonner erano i nove metri. Sotto esistevano i quarter tonner (sesta classe) e i mini tonner (settima classe). I three quarter avevano dimensioni più importanti, per non parlare dei mitici one tonner (terza classe) e two tonner (seconda classe).
Anche a Trombini piacciono le barche più grandi e costruisce il tuttora meraviglioso one tonner Garibaldi, un progetto di Scott Kaufmann, con cui partecipa ai principali campionati e in particolare alle regate nel golfo di Napoli.

Non sono solo gli armatori i protagonisti, lo sono anche i velisti, un gruppo di "ragazzi" che avrà diversa fortuna dopo esser stato a navigare su tante barche. Passano dalla scuola vela alle barche d'altura, fino alla Coppa America testimoni di come anche dall'Adriatico, che gli snob della vela considerano poco mare, si può imparare. Tilli Antonelli, poi fondatore del cantiere Pershing, Dondo Ballanti e Piro Onoranti che salgono su Azzurra, i fratelli Giuseppe e Matteo Plazzi, che fa della vela una carriera che lo porta a vincere, uno dei pochissimi italiani, la Coppa America sul trimarano BMW Oracle.
L'Adriatico Selvaggio, titolo che Epaminonda Ceccarelli aveva voluto per una sua famosa rubrica su Il Giornale della Vela, è una scuola. Progettista dei famosi EC ha fondato negli anni sessanta uno studio che lavora ancora a pieno regime condotto dal figlio Giovanni, che di fronte al Circolo ha imparato a vincere prima con il Flying Junior e poi con i minitonner che progettava e timonava. Vittoria della sua Anita nel campionato italiano 84 con Flavio Favini al timone e di Secondanita nel 85 a Cervia.
Le regate del Circolo Velico Ravennate richiamano concorrenti. Si corre ogni anno la Settimana Velica Ravennate, si organizzano numerosi campionati di classe. Il novembre ravennate è un'altra classica.
La regata d'altura è la Galjola, che si corre dal 1974 ogni anno fino alla guerra del Balcani e che verrà sostituita dalla San Giovanni in Pelago.
Nell'anno 86 succede che la gran corsa del 21 metri Moro di Venezia che conquista i line honours a tempo di record, allora passato da Raul Gardini al nipote Massimiliano Ferruzzi, non basta a vincere la regata in tempo compensato. Il primato è di Pierrot di Franco Nanni, 9 metri e qualche centimetro. Pierrot naviga ancora in Adriatico, meravigliosamente restaurato da Maurizio Vecchiola e ribattezzato Tompao.

Qui sopra Pierrot di Franco Nanni, progetto di Sciomachen. Nella pagina a fianco Anita con cui Giovanni Ceccarelli conquista il campionato italiano nel 1984 con al timone Flavio Favini. Nel 1985 farà il bis con Secondanita che timona personalmente, navigando con Riccardo Mazzotti ed Emilio Rambelli.
Qui a destra un momento di una Settimana Velica, per anni un appuntamento importante per il CVR.

Ovosodo di Roberto Trombini è uno dei protagonisti delle regate del CVR, spesso in "match race" con il Moretto di Raul Gardini. I due armatori si giocavano il pranzo da Saporetti, ristorante di riferimento per tutta Ravenna. La 5 classe IOR è stata per molti anni la più combattuta del litorale.

Qui sotto e nelle pagine di apertura Il Moro di Venezia I, costruito nel 1976 dai cantieri Carlini su progetto di German Frers. Con i suoi 21 metri era una delle prime grandi bache italiane. Tra le altre vittorie che ha conquistato la molto Adriatica Barcolana, vinta nell'87 con il guidone del CVR.

Sono i meravigliosi Anni 80, quelli dell'Italia da bere, di un Sandro Pertini Presidente della Repubblica che esalta il Bernabeu nella mitica notte di Rossi-Tardelli-Altobelli, dei Fratelli Righeira che cantano Vamos A La Playa in contrapposizione ai desideri di Giuni Russo di trascorrere Un'Estate al Mare mentre altrove si vive Il Tempo delle Mele. Anni nei quali, si scoprirà poi, si viveva nell'esaltazione dell'impossibile che diventa possibile, sulle ali di un'economia che, da lì a breve, avrebbe mostrato di avere poco fiato.
Era un contesto nel quale gli uomini del fare trovavano ben presto sistemazione e soddisfazione, per il CVR un protagonista è stato Paolo Randi che, da consigliere del Circolo Velico Ravennate, è riuscito a spingere il circolo verso un salto di qualità.

"Alla fine degli anni 70 tra i Soci del circolo esisteva un certo disappunto per alcune scelte economiche del club, molto impegnato nel supportare la Scuola Vela - spiega oggi Paolo Randi - fu così che, una volta eletto consigliere, volli conquistare un budget per il settore sportivo dell'Altura. Si parlava la lingua dello IOR ed era un mondo molto attivo e ricco di armatori. I denari che avevo a disposizione erano 20 milioni delle vecchie lire, un importo di una certa rilevanza per l'inizio degli anni '80. Tra le decisioni più azzeccate ci fu quella di impiegare i soldi a disposizione per non far pagare agli armatori le quote di iscrizione che in quegli anni erano piuttosto importanti: questo provocò una crescita notevole delle adesioni, dando lustro agli eventi organizzati dal circolo". E' una stagione in cui sono ancora protagonisti i "quinta classe" e più in generale le barche delle classi più piccole IOR: i quinta erano un certo numero, grandi protagonisti in Adriatico e a Marina di Ravenna, più o meno felici ma tutti in regata ogni domenica e contenti di partecipare ai campionati italiani. Il CVR ne organizza di molto interessanti: nell'86 dedicato ai quarter tonner (sesta classe) vinto dal piccolo Maddi, un Arlecchino progetto Sciomachen dei fratelli Feletti che ha un rating imbattibile: naviga nelle retrovie ma al calcolo delle classifiche in tempo compensato vince sempre. L'anno dopo, nell'87, c'è l'italiano per i quinta classe e vince Robadapazzi portato da Mauro Pelaschier.

Qui sopra Settima Strega, altro grande vincitore delle regate adriatiche, impagnata nella manifestazione Profumo di Legno, dedicata alle barche costruite con il nobile materiale. "Settima" è un progetto di Sciomachen costruita in lamellare.

La tradizione dei "libretti" con i percorsi è durata molti anni, in sostanza fino a quando i regolamenti restrittivi per la sicurezza in mare hanno impedito di utilizzare le piattaforme e gli altri punti fissi come boe di percorso. Il fascicolo conteneva un numero di percorsi a vertici fissi e il Comitato di regata poteva scegliere in funzione del vento il più adatto alla giornata.

Un esempio di percorso costiero che portava la flotta fino alla punta della Maestra durate la seconda edizione della Settimana Velica, cui partecipavano barche delle classi V e VI lor, vale a dire lunghe tra i sette metri e mezzo e i nove e mezzo. Sono un totale di ben 80 miglia.

II SETTIMANA VELICA RAVENNATE

REGATA D'ALTURA « LITORALE NORD »

(Mg. 80 = Coeff. 1.75)

PARTENZA

Sabato 12 giugno ore 00.30.

PERCORSO

Moletto frangiflutti C.V.R. - Traliccio P.G.1 - Boa Punta della Maestra - Traliccio P.G.1 - Moletto frangiflutti C.V.R.

Alcuni momenti conviviali, durante la Lotteria del Mare, si riconoscono molti velisti legati al CVR.

A detra una premiazione in cui il comandante Gianfranco Alberini, per anni Commodoro dello Yacht CLub Costa Smeralda consegna il trofeo a Massimo Magnani.

"In breve tempo – racconta Randi - grazie anche a un notevole lavoro di tessitura dei rapporti con alcuni personaggi chiave del mondo del marketing, realtà importanti iniziarono a guardare verso il Circolo Velico Ravennate. Tra i rapporti più proficui quello con Audi (che tuttora rimane un partner importante per molte regate) che scelse il nostro club per sponsorizzare il primo evento in Adriatico e invadere Marina di Ravenna con i primi gadget dedicati al mondo della vela". In Tirreno l'Altura era un movimento più ricco, con barche più grandi, spinto dai campionati italiani ma soprattutto dalla giostra delle selezioni per entrare a far parte della squadra per l'Admiral's Cup che era un obiettivo di grande importaza.
"Sulle ali di questa spinta, verso la metà degli anni 80, organizzammo la Adriatic Cup: in pratica mutuammo l'idea dell'Admirals' Cup con la differenza che le tre barche componenti ciascun team erano espressione di una regione italiana, anziché di una nazione. Il successo fu tale che ripetemmo l'evento per quattro/cinque edizioni, con un crescendo di iscritti e di interesse da parte dei media".

Il famoso Strale, una delle barche che hanno vinto di più in Adriatico e non solo. Di forme strette è letteralmente "nata" a Marina di Ravenna, progettata da Giuseppe Belardi e costruita nella falegnameria di Angelo Montanari. Sopra è dopo il restauro che si è reso necessario per conservarne la funzionalità che le ha fatto perdere la finitura a legno originale che ha conservato per molti anni. Qui a sinistra in una delle regate dell'epoca.

Tutto cambia... e i protagonisti delle regate d'Altura pure. Qui la flotta impegnata in partenza per una prova del "novembre ravennate", in primo piano il classe libera Fragolina e il First 40.7 Enribet che è stato di Egidio Dal Fiume, presidente del CVR.

TOMPAO

A sinistra Tompao, già Pierrot, restaurato con grande cura da Maurizio Vecchiola, appassionato armatore di barche importanti, che hanno avuto una storia. Sopra Naif, ora posseduto da Ivan Gardini. Anche questa è una barca ben conservata, che viene utilizzata in regata nel circuito barche d'epoca e classiche.

Prosegue Randi "Ho grandi ricordi dell'88 quando mandammo in scena il Campionato dell'Adriatico V Classe. Era un appuntamento al quale tenevo molto, dato che, da innamorato dello IOR, ero anche io armatore di un V Classe: coinvolsi quindi sponsor importanti e un numero notevole di equipaggi. Per me il successo fu doppio: oltre all'apprezzamento da parte degli addetti ai lavori portai anche a casa la vittoria, battendo sul filo di lana Roba da Pazzi con Mauro Pelaschier al timone. La mia barca si chiamava Skorpion: era un progetto di Fontana-Maletto-Navone, invelata dalla Sobstad di Alberto Manfredini che, per la cronaca, era anche il mio tattico. Di Sobstad ho un ricordo interessante: erano anni nei quali North Sails già iniziava ad egemonizzare il mercato e proprio tramite Manfredini ebbi la chance di diventare importatore del marchio Sobstad in Italia. Accettai la sfida e vivemmo un periodo molto esaltante".
Nell'89 tornano i quinta classe, campionati difficili per le condizioni meteo che portano dopo la perdita dell'albero al naufragio di Propeller di Lucio Cervellati sulle scogliere di Bellaria: la barca si rompe l'equipaggio è quasi illeso e vince Amaranta con un equipaggio triestino. Nel 91si chiama italiano level ed è dedicato agli half tonner e quarter tonner. Nel 92 si organizza l'italiano per ¾ tonner (quarta classe).
C'erano insomma tante barche e armatori competitivi. Nomi? Pierino Zavaglia con i suoi Noè e Attenti a quei Due e poi lo one tonner Capricorno che resterà per anni a Ravenna con Pieralberto Setti e Alberto Perdisa già armatore di Audace, Stern Weber di Luca Baldissarra, poi Jamaica di Pasotti, da Cervia arrivava sempre Pioniere di Savelli, il rosso Cagliostro di Adamo Ricci portato da Franco Morandi. Non erano i soli, ma quelli che facevano più "casino". Altri nomi delle barche d'altura? Settima Strega dell'avvocato Franco Zucconi disegnata da Sciomachen era iconica, come Cochabamba.

"Ogni risorsa fisica, mentale, economica investita nell'attività di Altura del Circolo Velico Ravennate generava un ritorno di una certa importanza, contribuendo a mantenere il club sotto i riflettori dei media: un'attenzione non da poco che portò il Piro, celebre personaggio legato a doppio filo al movimento velico di Marina di Ravenna, a consigliarmi di aprire una Scuola Vela dedicata ai disabili. Mi gettai a capofitto nell'impresa, nonostante fosse un periodo certo ancora non propizio per i portatori di handicap e per le loro velleità agonistiche. Lo sforzo fu premiato con sei/sette anni di fervente attività basata sui 2.4 Metri: grazie ad alcuni contatti riuscimmo a metterne in acqua tre, uno finanziato dal circolo stesso, uno dall'odierna Banca Intesa e una dall'assicurazione Lamas di Gianni Paulucci, il nostro presidente attuale. Questa iniziativa diede grande visibilità al circolo e da lì a poco gli "ambienti romani" decisero di premiarci affidandoci la prima edizione della Lotteria del Mare, uno dei primi eventi velici a godere della diretta televisiva e di un sistema di compensi, purtroppo collegato all'IMS, che pretesi venissero applicati prima della partenza, in modo da rendere la regata appetibile anche per il pubblico televisivo. In pratica la competizione assunse l'aspetto di una gara a inseguimento con il vantaggio per lo spettatore che la prima barca sulla linea di arrivo era quella vincente. Va da sé che a ogni barca ammessa era abbinato un biglietto della lotteria precedentemente estratto e fu il campo ad attribuire i premi pari a 500 milioni per il primo e 250 per il secondo. Non è mai più accaduto nel mondo della vela, almeno per quanto riguarda il nostro paese. Con Capricorno di Pieralberto Setti vincemmo una edizione: dopo qualche settimana da Venezia ci arrivò una bottiglia di champagne, regalo dell'anonimo titolare del biglietto a noi collegato".

"Quelli furono gli ultimi anni gloriosi: come dicevo, già si affacciava l'epoca dell'IMS e di una crisi di vocazioni. Cambiare sistema di misura delle barche avrebbe aperto un nuovo business e questo fu uno dei motivi per cavalcare il cambiamento e accantonare una forma magari non perfetta ma certo 'poetica' come lo IOR. In realtà il cambiamento ha coinciso con una grave crisi dell'Altura".

"Continuavo a lavorare incessantemente a nuovi progetti e tra questi ricordo con grande piacere la Ravenna-San Giovanni in Pelago-Ravenna. L'idea mi venne accorciando il percorso della Galjola, che si spingeva troppo dentro al Quarnaro. Fu un progetto che piacque molto alla Beneteau che, in occasione del lancio del First 40.7, mise in palio un lingotto d'oro da 5 milioni di lire da assegnare al titolare del miglior tempo di percorrenza".

E dopo? Purtroppo o per fortuna arriva l'era dei monotipi, i costi delle barche crescono e non è più così facile organizzare grandi regate, partecipate. L'Ims mostra la corda e si cede all'idea delle classi open, facili da gestire ma anche spesso con risultati a senso unico. Nel 1994 inizia la organizzazione del Campionato Invernale assieme al Cricolo Motovelico, ora Ravenna Yacht Club.

Incrocio tra il First 40.7 Enribet con al timone Mario Berlati e il Grand Soleil 43 Blue Sky di Claudio Terrieri che nel 2019 ha conquistato a Crotone il titolo nazionale ORC assoluto.

Nel 1996 si corre anche la prima edizione di Festivela, una regata organizzata in collaborazione con Europa Yacht Club, il club voluto da Raul Gardini per lanciare una sfida con bandiera europea per la Coppa America del '95, una sfida che purtroppo resta nelle intenzioni. E' sera quando con le note del concerto di Ron che si tiene in piazza Marina arriva in banchina in maniera suggestiva uno dei Moro di Venezia della Coppa America. Per una decina d'anni la manifestazione sarà dedicata alle barche l'Altura, con l'ambizione di diventare una Barcolana di centro Adriatico e si arrivano a contare quasi 200 iscritti, la manifestazione è effettivamente una festa, con installazioni e attività a terra. In realtà Festivela subisce anche lei la crisi di vocazioni e si decide di correrla con i più maneggevoli Optimist per dedicarla ai giovani timonieri.
Intendiamoci, gli armatori non mancano, ci sono barche che si fanno onore in tutte le grandi regate, partecipando a tanti eventi, si è un po' perso il senso della sfida continua che in passato era il prezzemolo sulle penne all'arrabbiata.

Protagonisti? Il Luffe più volte cannibalizzato per renderlo sempre più competitivo Frizzantino di Francesco Brugnara che tra le altre regate vince l'Italiano Orc nel 97 a Lavagna. Sei una Diva - Città di Ravenna armata dalla Congrega Bizantina, più che un armatore un comitato di armamento che discute animosamente ogni decisione in regata in un eccesso di amicizia e democrazia. Un vincente degli anni recenti è Extrema, X35 di Bazzini Casali Bedeschi De Zerbi (alcuni arrivano dalla Congrega Bizantina), ben portato che si aggiudica tra gli altri il titolo mondiale Corinthian a Trieste nel 2017, l'italiano ORC a Capri e il titolo di Barca dell'Anno 2019 del Giornale della Vela. Poi Blue Sky, Grand Soleil 43 di Claudio Terrieri, è un protagonista vincitore dell'italiano 2019 di Crotone e di una lunga stagione di regate.

Alcune immagini delle regate degli anno 2000. L''evento più importante è stato il Campionato Italiano ORC Qui sotto la famosa isola d'acciaio Sarom, che per decenni è stata un punto fisso delle regate a vertici fissi.

Alcuni protagonisti delle regate dell'Italiano. Qui sopra Extrema, un X35 che si distingue sempre per efficacia in tutte le regate cui partecipa pur senza professionisti.
A destra in alto Sei una Diva Città di Ravenna, armata dalla Congrega Bizantina animata da Bedeschi, De Zerbi, Righini e Filo Ferruzzi. In basso la barca Bohemian Express, una protagonista delle regate del CVR dove si è allenata i mondiali di Ancona e ha partecipato all'italiano.

Le grandi regate sono a Marina di Ravenna soprattutto con il campionato italiano ORC del 2013, una manifestazione che vede alla partenza molti protagonisti del campionato mondiale che si è tenuto ad Ancona, voluto e organizzato da Mario Berlati, prima timoniere e poi armatore di Enribet (già del suocero Egidio Dal Fiume) si corre in una splendida settimana di luglio dove le previsioni della vigili non sempre vengono rispettate. I grandi TP 52, che partono tra i favoriti infatti non riescono a raggiungere i risultati che si aspettano, il primo è solo quinto.

Il vincitore della classe A è il Grand Soleil 43 Athiris & C di Sergio Taccheo, barca che arriva da Trieste con il tattico Alberto Bolzan, uno dei velisti più veloci del mondo, visto il suo impegno ripetuto nella Volvo Ocean Race. Al secondo posto Three Sister, interessante per la bandiera Ceca e per il fatto di essere un First 40.7: una barca di gran serie, sempre competitiva. Al terzo posto Blue Sky di Terrieri, iscritto per il Circolo Velico Ravennate. Nel raggruppamento delle classi più piccole vince il mitico Low Noise di Giuseppe Griuffré portato da Lorenzo Bodini davanti a Scugnizza di Vincenzo De Blasio. L'eroe di casa Extrema è "solo" sesta.

Marina di Ravenna è sempre stata una buona palestra per i tecnici, velai, progettisti, cantieri. L'ambiente competitivo ma anche la cultura degli armatori aiuta il progresso.

Lorenzo Pezzilli	2018	Camp.Europeo Squadre Optimist	1°
Alessandro Caldari - Federico Caldari	2018	Camp.Naz.Giovanili cl. 420 U19 - U17 Assoluto	1°
Jacopo Pasini - Michele Mazzotti - Federico Pasini - Manuele Pasotti	2018	Camp.Italiano Assoluto Match Race	1°
Nina Ghirelli - Camilla Molinari Edoardo Bocale - Alessandro Caldari	2018	Camp.Italiano Team Racing Under 23	1°
Giulia Morigi	2018	Camp.Italiano Assoluto Laser 4.7 Over 17 Femminile	1°
Andrea Bazzini - Paride Bedeschi - Claudio Casali - Massimo De Zerbi - Michele Mazzotti - Stefano Raspadori - Geremia Siboni - Imbarcazione Extrema ITA 16516	2018	Camp.Italiano Assoluto Vela d'Altura Gr.B - cl. 3 C	1°
Edoardo Bocale - Nina Ghirelli - Alberto Chersoni - Camilla Ivaldi - Lorenzo Pezzilli	2017	Campionato Italiano a Squadre Optimist	1°
Andrea Bazzini - Paride Bedeschi - Claudio Casali - Massimo De Zerbi - Michele Mazzotti - Jacopo Pasini - Stefano Raspador Imbarc. Extrema ITA16516	2017	Campionato Mondiale ORC classe C - Divis. Corinthian	1°
Jacopo Pasini - Federico Pasini - Manuele Pasotti - Alberto Ricci	2015	Campionato Italiano Assoluto Match Race	1°
Andrea Bazzini - Paride Bedeschi - Claudio Casali - Massimo De Zerbi - Guido Fabbrini - Tino Giannella - Michele Mazzotti Jacopo Pasini - Imbarcazione Extrema ITA 16516	2015	Camp.Italiano Assoluto d'Altura - gr.B classe 3 Crociera	1°
Claudio Terrieri	2014	Campionato Centro Europeo Classe Orc A	1°
Francesco Ivaldi	2014	Campionato Italiano J80	1°
Federico Pasini	2014	Camp.Europeo Match Race Under 23	1°
Jacopo Pasini (in equipaggio Manuele Pasotti)	2014	Campionato Italiano Ass.Match Race	1°
Jacopo Pasini (in equipaggio Carlo Mazzini Manuele Pasotti - Federico Pasini) Jacopo Pasini (in equipaggio Carlo Mazzini	2013	Campionato Italiano Match Race	1°
Manuele Pasotti - Alberto Ricci)	2012	Campionato Italiano Match Race	1°
Celli Cristina - Silvia Morini	2011	Campionato Europeo Assoluto 420	1°
Francesco Bendandi - Federico Pasini - Gianmaria Caiconti	2011	Team Race Campionato Italiano	1°
Jacopo Pasini (in equipaggio Carlo Mazzini Manuele Pasotti/Alberto Ricci)	2011	Campionato Italiano Match Race	1°
Cristina Celli - Silvia Morini	2010	Campionato Europeo Team Race	1°
Cristina Celli & Silvia Morini	2010	Campionato italiano classe 420 Juniores	1°
Michele Benvenuti	2010	Campionato Italiano classe Contender	1°
Matteo Plazzi	2010	33° America's Cup a bordo di BMW Oracle	1°
Cristina Celli & Silvia Morini	2009	Campionato Assoluto Italiano 420	1°
Casadei Stefano	2009	Campionato Italiano Contender	1°
Plazzi Jacopo (in equipaggio Umberto Molineris)	2008	Campionato Italiano Under 19 Match Race	1°
Pasini Jacopo (in equipaggio Carlo Mazzini Manuele Pasotti - Lorenzo de Felice)	2008	Campionato Assoluto Match Race	1°

C.V.R.
ROOSTER
nautivela
ROOSTER

Portoraro Andrea - Pasini Federico - Gueltrini Giulio Bendandi Francesco	2007	Coppa Presidente FIV 555	1°
Jacopo Plazzi - Molineris Umberto - Bellotti Jacopo	2007	Camp.italiano Match Race Under 19	1°
Sabrina Gutioli	2006	Camp. Europeo ed Italiano Match Race femminile	1°
Pasini Jacopo - Carlo Mazzini - Alberto Ricci	2006	Camp. Naz. MatchRace Under 19	1°
Pasini Jacopo - Carlo Mazzini - Enrico Stella	2006	Camp.Italiano Under 19 Match Race	1°
Pasini Jacopo - Carlo Mazzini	2004	Camp.Italiano Under 17 420	1°
Pasini Jacopo - Carlo Mazzini - Alberto Ricci	2004	Camp.Naz.Match Race Under 25	1°
Matteo Simoncelli - Luca Simoncelli - Cesare Trioschi	2004	Campionato Italiano Assoluto Match Race	1°
Melegari Luigi Amedeo - Mario Berlati - Andrea Minardi - Paolo Pagnani	2003	Campionato Europeo IMS	1°
Matteo Simoncelli	2003	Camp.Ital.Match Race maschile	1°
Matteo Simoncelli - Luca Simoncelli - Cesare Trioschi	2003	Camp.Ital.Assoluto Match Race	1°
Maltoni Lorenzo e Leardini Federico	2002	Camp.Italiano classe 420	1°
Mazzotti Giulia e Mazzotti Michele	2001	Campionato mondiale assoluto 420	1°
Matteo Sangiorgi	2000	Campionato Europeo Optimist	1°
Matteo Plazzi	2000	Louis Vuitton Cup	1°
Maltoni Lorenzo e Pinza Antonio	1998	Campionato Italiano classe 420	1°
Alberto Perdisa	1997	Camp.Europeo IMS Croc.	1°
Maltoni Lorenzo & Pinza antonio - Mazzotti Michele&Mazzotti Giulia - Silvani Irene&Irene Bezzi	1997	Camp.italiano a squadre 420	1°
Matteo Simoncelli - Luca Simoncelli	1997	Campioni italiani classe 470	1°
Matteo Plazzi	1996	Campionato Mondiale ILC 40	1°
Alberto Perdisa	1995	Campioanto del Mediterraneo IMS	1°
Alberto Perdisa	1995	Campionato Italiano IMS	1°
Matteo Plazzi	1995	Admiral's Cup	1°
Matteo Plazzi	1995	Campionato Mondiale ILC 40	1°
Bergami Filippo - Bettaccini Leonardo/Maltoni Lorenzo Mazzotti Michele - Strocchi Filippo	1994	Campionato italiano a squadre Optimist	1°
Emiliani Fabio - Emiliani Claudio	1994	Campionato Austriaco FD	1°
Emiliani Fabio - Emiliani Claudio	1993	Campionato italiano FD	1°
Matteo Plazzi	1993	One Ton Cup	1°
Matteo Plazzi	1992	One Ton Cup	1°
Alberto Perdisa	1991	Quarter Ton Cup	1° Corinthian
Alberto Perdisa	1990	Quarter Ton Cup	1° Corinthian
Micaela Bazzini	1989	Mondiale femminile 420	1°
Matteo Plazzi	1989	One Ton cup	1°
Matteo Plazzi e Giuseppe Plazzi	1989	Campionato Mondiale Maxi	1°
Giuseppe Plazzi	86/88	Campionato Mondiale Maxi	1°
Giovani Ceccarelli, Riccardo Mazzotti, Emilio Rambelli	1986	Campionato Italiano Minitonner (VII classe IOR)	1°
Matteo Plazzi e Giuseppe Plazzi	1984	Campionato Mondiale 12 m.S.I.	1°

CIRCOLO VELICO
RAVENNATE

testi di
Enzo Bruni
Mauro Melandri
Jacopo Pasini
Gianni Paulucci
Matteo Plazzi
Daniela Rossi
Antonio Vettese

foto di
Carlo Borlenghi
Andrea Carloni
Mauro Melandri
Antonio Vettese

coordinamento generale
Antonio Vettese

Finito di stampare
nel mese di ottobre 2019
da Grafiche Morandi
Fusignano (RA)

Circolo
Velico
Ravennate